



GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

.....

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 08/04/2011

=====

ADDI' 08/04/2011 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA CRISTOFORO COLOMBO 212 ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

| | | | | | |
|----------------|----------------------|--------------------|--------------|-----------|-----------|
| POLVERINI | Renata | Presidente | FORTE | Aldo | Assessore |
| CIOCCHETTI | Luciano | Vice Presidente | LOLLOBRIGIDA | Francesco | " |
| ARMENI | Fabio | Assessore | MALCOTTI | Luca | " |
| BIRINDELLI | Angela | " | MATTEI | Marco | " |
| BUONTEMPO | Teodoro | " | SANTINI | Fabiana | " |
| CANGEMI | Giuseppe Emanuele | " | SENTINELLI | Gabriella | " |
| CETICA | Stefano | " | ZAPPALA' | Stefano | " |
| DI PAOLANTONIO | Pietro | " | ZEZZA | Maria | " |

ASSISTE IL SEGRETARIO: Paolo IACONIS

***** OMISSIS

ASSENTI: BIRINDELLI - FORTE - LOLLOBRIGIDA - MALCOTTI - MATTEI

DELIBERAZIONE N. 116

Oggetto:

Nuova Intesa Generale Quadro con l'integrazione degli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale, strettamente interagenti con quelli di rilevanza nazionale. Approvazione documento tecnico.



OGGETTO: Nuova Intesa Generale Quadro con l'integrazione degli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale, strettamente interagenti con quelli di rilevanza nazionale. Approvazione documento tecnico.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta della Presidente della Regione Lazio

- VISTO** lo Statuto della Regione Lazio;
- VISTA** la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6 recante "Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale" e successive modifiche;
- VISTO** il Regolamento di Organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale 6 settembre 2002, n. 1 e successive modifiche;
- VISTA** la legge 21 dicembre 2001, n. 443 concernente "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- VISTA** la delibera CIPE n. 121/2001 con la quale è stato approvato, ai sensi dell'art. 1, comma 1 della citata legge 443/2001, il "Programma delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi" aventi carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;
- DATO ATTO** che il 20 marzo 2002 è stata sottoscritta, tra il Governo e la Regione Lazio, l'Intesa Generale Quadro ai fini dell'attuazione delle opere interessanti il territorio laziale comprese nel suddetto Programma;
- CONSIDERATO** che il territorio della Regione Lazio, per la sua posizione centrale nella geografia nazionale e nell'evoluzione storica del Paese, rappresenta uno dei più importanti ambiti strategici di confluenza dei transiti nord-sud-nord generando, al contempo, un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e merci all'interno e all'esterno del territorio regionale;
- CONSIDERATO** altresì che, ad oggi, l'offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto, sebbene in fase di ammodernamento ed adeguamento, non è ancora in grado di garantire un livello soddisfacente rispetto alla domanda esistente e di assicurare il necessario supporto alla capacità di crescita e sviluppo dell'economia regionale e nazionale;
- RILEVATO** tuttavia che, pur in tale contesto, il sistema infrastrutturale del Lazio, sia ferroviario che stradale, ben si inserisce nell'ambito di una più vasta programmazione di scala nazionale e che lo sviluppo dei porti, degli interporti, degli aeroporti e delle relative infrastrutture di collegamento,



116 = 8 APR. 2011 *or*

rappresenta elemento indispensabile per la crescita di un adeguato sistema di trasporto multimodale;

RAVVISATA

pertanto la necessità di dotare il Lazio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture che, volto allo sviluppo di un sistema complesso, sinergico rispetto alla grande portualità e interportualità e collegato con il sistema stradale e ferroviario, salvaguardi la componente di sostenibilità ambientale-paesaggistica oltre che socio-economica, in equilibrio con l'attuale economia del Lazio, promuovendo al contempo l'integrazione del territorio con le reti trans-europee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marino anche a corto raggio;

VISTA

la delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del Programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui all'allegato 1 alla citata delibera CIPE 121/2001, con la quale, sulla base di dati aggiornati di costo, si è provveduto all'inserimento di nuove opere e alla conferma di quelle già programmate;

VISTO

l'art.1, comma 1 della legge 443/2001, in base al quale gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici ed ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

RAVVISATA

pertanto la necessità di procedere alla sottoscrizione della Nuova Intesa Generale Quadro volta alla conferma degli interventi strategici interessanti il territorio laziale oggetto dell'Intesa Generale quadro del 20.03.2002 e all'integrazione degli stessi sulla base della rivisitazione del Programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla citata delibera CIPE 130/2006;

ATTESO

che, a tal fine, in condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato elaborato il documento tecnico con cui si confermano gli interventi di rilevanza strategica di cui all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 20.03.2002 ("Componente storica") e si integrano gli stessi con nuovi interventi di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale ("Componente propositiva");

VISTO

il documento tecnico di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che si compone di:

- Sintesi dell'Intesa Generale Quadro;
- Un nuovo modello per l'Intesa Generale Quadro;
- Linee guida del Piano strategico Infrastrutturale della Regione Lazio;



RITENUTO necessario approvare il documento tecnico di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

RITENUTO di confermare, conseguentemente, gli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica e di preminente interesse nazionale, di cui all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 20.03.2002 e di integrare gli stessi con nuovi interventi di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale, ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale;

DATO ATTO che la Presidente della Regione Lazio provvederà, considerati gli interventi richiamati nel predetto documento tecnico, alla sottoscrizione della Nuova Intesa Generale Quadro;

all'unanimità

DELIBERA

per le motivazioni di cui in premessa, che integralmente si richiamano

1. di approvare il documento tecnico di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che si compone di:
 - Sintesi dell'Intesa Generale Quadro;
 - Un nuovo modello per l'Intesa Generale Quadro;
 - Linee guida del Piano strategico Infrastrutturale della Regione Lazio;
2. di confermare, conseguentemente, gli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica e di preminente interesse nazionale, di cui all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 20.03.2002 e di integrare gli stessi con nuovi interventi di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale, ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale.

La Presidente della Regione Lazio provvederà, considerati gli interventi richiamati nel predetto documento tecnico, alla sottoscrizione della Nuova Intesa Generale Quadro.

Il presente provvedimento sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.



Documento tecnico

IL PRESIDENTE: F.to Renata POLVERINI
IL SEGRETARIO: F.to Paolo IACONIS

ROMA 11 APR 2011





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ALLEG. alla DELIB. N. *116* *PR*

DEL *8* APR. 2011



**SINTESI
DELL'INTESA GENERALE QUADRO**

IL PRESENTE ALLEGATO
SI COMPONE DI N. 39 PAGINE

Roma 7 aprile 2011

Il Direttore del Dipartimento
Istituzionale e Territorio
(Dot. Luca Fogatelli)

COMPONENTE STORICA

Definizione sintetica delle infrastrutture incluse nella Delibera del CIPE 121 del 2001 ed evoluzioni programmatiche nel decennio (conferma o meno nella Delibera del CIPE 130)

Linea ferroviaria Rieti-Passo Corese

La realizzazione della linea ferroviaria Rieti-Passo Corese consentirebbe di unire la città di Rieti, ad oggi sprovvista di un collegamento diretto con Roma, con Passo Corese dove, tramite l'esistente linea ferroviaria Orte-Roma sarà possibile istituire corse dirette con la Capitale. Tale infrastruttura si comporrebbe di due tratte funzionali: "Passo Corese - Osteria Nuova", di cui il CIPE ha approvato il progetto Definitivo e il cui costo è di 350 milioni di euro, e "Osteria Nuova-Rieti", di cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare nel 2004 e il cui costo è di 442,2 milioni di euro.

Nodo ferroviario di Roma

Gli interventi relativi al nodo ferroviario di Roma in gestione ad RFI prevedono la chiusura dell'anello ferroviario intorno alla città. Il costo di questa opera è pari a 847 milioni di euro. Complementare all'anello vi è la realizzazione di interventi che garantiscano il passaggio delle merci (shunt merci) utilizzando itinerari che escludano il passaggio attraverso la Stazione Tiburtina. Di questa seconda infrastruttura (Nodo ferroviario di Roma - chiusura anello Nord - Shunt Merci), il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Il costo di questa infrastruttura è di 545 milioni di euro e l'attuale copertura è di 16 milioni di euro.

Hub Interportuale Poggio Mirteto

La realizzazione dell'Hub Interportuale Poggio Mirteto - (C.I. Tevere)/Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano si prefiggeva di sostituire l'attuale Scalo Merci di Roma, sito nella zona di San Lorenzo, delocalizzandolo in Sabina. Il costo dell'opera è di 55 milioni di euro.

Roma Stazioni ferroviarie



Per quanto concerne le due opere "Grandi stazioni-edifici di stazione" e "Grandi stazioni-opere complementari" tali interventi, finanziati con la Delibera Cipe n. 130 del 2006, sono in via di completamento e doteranno la città di Roma della nuova Stazione Tiburtina dell'Alta Velocità. Il costo di questa opera è di 120,286 milioni di euro, già coperti.

Sistemi urbani Metropolitana di Roma - Linea C

In esito alla gara conclusasi nel 2006 è stato assegnato all'A.T.I. vincitrice, che ha costituito la Società di Progetto "Metro C S.c.p.a.", l'affidamento a Contraente generale del c.d. Tracciato Fondamentale, da T2 a T7, da Clodio/Mazzini a Monte Compatri/Pantano (circa 25,5 km di tracciato, con 30 stazioni), finanziato sulla base di Accordi procedurali con quote diversificate da Stato, Regione Lazio e Comune di Roma, ora Roma Capitale. Il costo complessivo dell'opera è di 3.379,687 milioni di euro, di cui 2.728 sono quelli già coperti.

Interporti a servizio dell'Area Romana

L'intervento complessivo inserito nella delibera CIPE 121/2001, per 149,772 m€. si è poi concretizzato nell'Interporto di Civitavecchia, al quale sono stati attribuiti 11,18 m€. al Comune di Civitavecchia; nell'Interporto di Fiumicino rispetto a cui sono stati attribuiti con deliberazione CIPE n. 109 del 29.03.2006, 18 M€. per la realizzazione di



uno svincolo sulla A12 a servizio di detto interporto la cui gara è in corso per l'affidamento dei lavori; nell'interporto di Tivoli, il cui costo dell'intervento si attesta su circa 410 milioni di euro.

Nuovo Sistema dei trasporti nell'Area Castelli

Questo intervento era presente nella Deliberazione CIPE n. 121/2001 per 232,406 m€. In questo è stato individuato l'intervento denominato: Area Castelli su cui si prevede il finanziamento e la realizzazione della Tangenziale alla SS.7 Appia in corrispondenza dei Castelli Romani. L'opera è definita "Tangenziale Appia Castelli" ed è suddivisa nei due stralci di completamento (2° Crocifisso – Ginestreto e 3° Ginestreto - Innesso Appia) del tratto già realizzato. Il costo dell'opera è di 240 milioni di euro, di cui 28 mil. euro hanno già copertura.

Interventi per l'HUB Portuale di Civitavecchia

L'intervento veniva previsto già nella delibera CIPE n.121/2001 per 118,78 m€. Esso è curato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia quale Soggetto aggiudicatore, che a partire dal 2003 ha prodotto la necessaria progettazione preliminare per un complessivo di 482 m€.

Tratta laziale dell'autostrada Civitavecchia-Cecina a completamento del corridoio tirrenico settentrionale.

Il progetto preliminare del tratto Cecina – Civitavecchia è stato approvato con la Delibera Cipe n. 116/2008, per un costo complessivo di 3.787,8 milioni di euro. Con la Delibera Cipe 118/2009 è stato approvato il definitivo del tratto Rosignano Marittimo – San Pietro in Palazzi (Regione Toscana) per 49,3 milioni di euro, in esecuzione.

Completamento dell'allargamento con terza corsia del Grande Raccordo Anulare GRA di Roma.

Il Completamento della terza corsia del GRA di Roma è stato curato direttamente dall'Ente proprietario, Anas spa, ed è ormai in fase di ultimazione, rimanendo da terminare solo il tratto in corrispondenza dello svincolo della Cassia. Il costo dell'opera è stato di 622 milioni di euro.

Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone

La deliberazione CIPE n. 50 del 29.9.2004 ha approvato la progettazione preliminare del "progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone", concedendo un primo finanziamento di complessivi € 359 milioni di euro. E' stato prodotto il relativo progetto definitivo di un primo stralcio che nella seduta del Cipe del 18.11.2010 è stato approvato con prescrizioni. Con Deliberazione Cipe è stato individuata quale soggetto attuatore la Società mista ANAS Spa – Regione Lazio, denominata "Autostrade del Lazio Spa".

Completamento della Trasversale Nord "Orte- Civitavecchia" tratta Viterbo Civitavecchia.

L'opera, fondamentale nell'ambito del programma delle "trasversali" della rete viaria del Lazio, è di competenza dell'ente proprietario, Anas Spa. Tale intervento è stato poi reso complementare alla complessiva Riqualficazione della E45 nel tratto Orte – Ravenna, e così è individuato nell'8° allegato infrastrutture.

Con la deliberazione CIPE n. 029 del 27.03.2008, è stato finanziato per € 53.000.000,00 uno stralcio del "Completamento della trasversale nord Orte -



Civitavecchia” tratto Vetralla – località Cinelli, i cui lavori risultano in ultimazione per marzo 2011 da parte dell’ANAS. Per il completamento dell’opera è inoltre in corso la procedura di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell’art.167 del D.Lds.163/2006, considerando che in data 08.11.2006 la Regione Lazio ha sottoscritto con il Ministro delle Infrastrutture e con l’ANAS S.p.a. una specifica Intesa sulla base della quale la stessa Regione con L.R. 28.12.2006 n. 27 ha stanziato € 100.000.000,00 per la Orte – Civitavecchia.

L’opera è divenuta fondamentale anche nell’ottica della realizzazione dell’Aeroporto di Viterbo, perché tra l’altro completerebbe il collegamento stradale tra Fiumicino e Viterbo.

Adeguamento funzionale della tratta della SS Cassia Roma – Viterbo.

L’opera si propone di completare l’adeguamento a quattro corsie tra Roma e Viterbo, tramite la realizzazione, in nuova sede del tratto Monterosi – Vetralla con allaccio alla Trasversale Nord, Civitavecchia Viterbo Orte.

La deliberazione CIPE n. 011 del 18.03.2005 ha approvato il progetto preliminare finanziando la relativa progettazione definitiva per € 6.500.000,0, che è stata ormai ultimata. Anche questa infrastruttura assume un rilievo ancora maggiore dal punto di vista strategico nell’ottica della futura realizzazione dello scalo aeroportuale di Viterbo.

Adeguamento funzionale S.S. Salaria.

L’intervento prevede l’ammodernamento ed allargamento dell’intero tratto laziale della S.S. Salaria sino al confine regionale. A seguito dell’Intesa del 2006 tra Regione Lazio, Ministro delle Infrastrutture e ANAS S.p.a., la Regione con L.R. 28.12.2006 n. 27 ha stanziato € 60.000.000,00 per la realizzazione dell’opera (attualmente disponibili € 55.300.000,00).

Adeguamento della trasversale SS 156 Monti Lepini, tratta Latina- Frosinone.

L’opera rappresenta un’altra delle trasversali ritenute fondamentali nel sistema trasportistico laziale costituendo il collegamento tra la direttrice Pontina e l’autostrada Roma-Napoli tra Latina e Frosinone, a completamento della superstrada Frosinone-Sora. L’adeguamento complessivo fu inserito nella delibera Cipe 121/2001 sulla base del progetto preliminare diviso in 4 lotti. Il costo dell’opera è pari a 310 milioni di euro, di cui 66 hanno già copertura.

Prolungamento della Dorsale Appenninica Sora-Atina-Isernia (tratta Atina-Colli al Volturno).

L’opera rappresenta il proseguimento della trasversale composta dalla SR 156 Latina Frosinone e dalla Superstrada Frosinone Sora, per il raggiungimento del confine regionale con il Molise dove si innesta sulla Dorsale appenninica già in avanzato stato di realizzazione.



COMPONENTE PROPOSITIVA

I. Elencazione motivata degli interventi di rilevanza strategica sovra regionale.

A) Sistema “corridoio trasversale e Dorsale Appenninica”: Ripristino ferrovia Orte – Capranica - Civitavecchia

Il collegamento ferroviario tra il Porto di Civitavecchia e l'asse Ten-T n. I ad Orte ha l'obiettivo di garantire un collegamento merci su ferro diretto tra il principale porto commerciale del Lazio e l'interporto di Orte. Qui la linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte si allaccia alla rete trasportistica nazionale, stradale e ferroviaria, realizzando il completamento della trasversale su ferro Tirreno-Adriatico attraverso la ferrovia Orte-Ancona. Tale intervento ha valenza strategica sovra regionale.

Una efficace interconnessione fra il Porto di Civitavecchia e l'Interporto di Orte consentirà di realizzare un corridoio doganale dotato di strutture per la gestione del flusso merci e delle attività doganali, in grado di garantire a tutti i territori limitrofi (oltre al Lazio, anche Umbria, Toscana, Abruzzo) un sistema efficiente e completo per la gestione ed il transito delle merci. Questi due interventi si inseriscono nella programmazione regionale all'interno del Sistema “Corridoio Trasversale e Dorsale appenninica” insieme al completamento della superstrada Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia.

B) Sistema “grandi HUB aeroportuali” – Potenziamento della connessione con il sistema ferroviario nazionale, quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, compresa la nuova stazione di Fiera di Roma

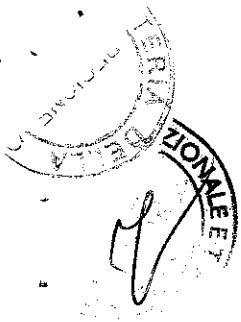
I problemi derivanti dalla condivisione della linea tra i due servizi, aggravata negli ultimi anni a seguito della realizzazione di ulteriori due fermate (Fiera di Roma e Parco Leonardo) tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, rendono necessario un intervento di potenziamento dell'infrastruttura. L'intervento proposto riguarda il quadruplicamento della tratta tra Fiumicino e Ponte Galeria di circa 7,3 km, mediante la realizzazione di un corpo ferroviario in rilevato, la realizzazione delle nuove stazioni di Ponte Galeria e di Fiera di Roma. Tutto ciò consentirà di rispondere in maniera soddisfacente al prevedibile futuro incremento della domanda aeroportuale. Il Quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, compresa la nuova stazione di Fiera di Roma interagisce con il sistema ferroviario nazionale, in modo da favorire l'accesso all'hub intercontinentale di Fiumicino sia con le infrastrutture di rilevanza nazionale del territorio del centro-nord che del centro-sud. Tale esigenza comporta la necessità di raccordare la nuova infrastruttura ferroviaria anche con il sistema portuale di Fiumicino.

BI) Sistema “grandi HUB aeroportuali” – Ampliamento HUB aeroportuale di Fiumicino

L'aeroporto Intercontinentale “Leonardo Da Vinci” è la porta principale di ingresso a Roma e la dorsale infrastrutturale del trasporto aereo nel Sistema Italiano. L'Aeroporto nel 2009 ha raggiunto circa 38 milioni di passeggeri e 350.000 movimenti.

Il Piano di Sviluppo deve costituire la fase complessiva dell'arco di pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e vedere come suo scenario temporale di riferimento l'anno 2040.

L'espansione aeroportuale, in termini di incremento passeggeri e movimenti aeromobili, dovrà ricomprendere oltre alla realizzazione di nuove infrastrutture di volo e di un



secondo complesso aerostazioni passeggeri anche tutte le infrastrutture di accesso sia stradali che ferroviarie in grado di interconnettere l'HUB alle grandi infrastrutture strategiche nazionali. L'intervento proposto riguarda in questa fase l'orizzonte temporale del 2020. In quest'ultimo orizzonte si dovranno curare anche le connessioni e ricadute territoriali delle nuove strutture aeroportuali studiandone effetti e valorizzazioni non penalizzanti.

C) Sistema "grandi HUB aeroportuali": Nuovo Aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate per l'accessibilità

L'attuale assetto aeroportuale della Capitale, incentrato sui due aeroporti di Ciampino e di Fiumicino, non è in grado di rispondere adeguatamente allo sviluppo previsto della domanda di traffico aereo. Inoltre, sotto il profilo della compatibilità ambientale, il contesto territoriale fortemente urbanizzato limitrofo all'area aeroportuale di Ciampino, non è più in grado di sostenere aumenti di volumi di traffico aereo. È stata individuata l'area dell'aeroporto militare di Viterbo (adeguatamente potenziato) quale sito idoneo per un nuovo scalo, in grado di assorbire la crescita della domanda di traffico prevista. L'intervento nel suo complesso prevede la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, infrastrutture ferroviarie e stradali e diverse opere connesse.

D) Sistema "HUB Portuale Civitavecchia": Adeguamento della dotazione intermodale a servizio del Porto di Civitavecchia - Stazione Marittima

Il Porto di Civitavecchia ha fortemente incrementato negli anni il traffico crocieristico e si è venuta a determinare una sovrapposizione del traffico viaggiatori pendolare e locale con quello turistico. L'opera in oggetto ha lo scopo di separare le due tipologie di traffico permettendo di effettuare servizi specializzati direttamente dalla stazione marittima, dove avviene lo sbarco dei crocieristi. La realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario consentirà di interconnettere il porto con l'infrastruttura ferroviaria nazionale in direzione Livorno-Pisa. Dovrà essere realizzata anche una nuova stazione marittima adetta al traffico crocieristico per consentire collegamenti diretti verso la Capitale nonché collegamenti verso il Nord Italia.

E) Rafforzamento del sistema portuale romano (HUB interportuali e portuali) HUB portuale di Fiumicino

Le iniziative di sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino ed Ostia, la zona aeroportuale e i principali asset del secondo Polo Turistico romano sono molto ambiziose e necessitano di importanti attività di coordinamento per mettere a sistema gli interventi. A tal fine, si intende potenziare il sistema portuale turistico, prevedendo a nord del porto commerciale di Fiumicino un ulteriore porto per barche di media-grande dimensione, che faccia sistema con quello in costruzione, adeguando l'offerta alla domanda, generata in particolar modo dal mercato internazionale.

L'obiettivo è quello di creare un polo portuale romano che parte da Civitavecchia fino ad Anzio in stretto collegamento con l'aeroporto internazionale e vicino a rilevanti arterie di collegamento stradale, autostradale e ferroviario, che possa rappresentare il benchmark del diportismo mondiale, in quanto caratterizzato da vantaggi localizzativi unici. Già oggi il Porto di Fiumicino, sito al centro del Mediterraneo, è servito da un veloce ed efficiente sistema stradale, autostradale e ferroviario che collega alla Capitale ed agli aeroporti internazionale di Fiumicino e Ciampino ed alle regioni vicine. Tali presupposti, nei prossimi anni, ne garantiranno un ulteriore sviluppo se accompagnati da una armonica pianificazione delle infrastrutture a servizio del Porto, nonché dal



rafforzamento della qualità dei servizi offerti, in particolare nel settore diportistico. Ciò potrà avvenire attraverso l'adozione di adeguate politiche formative che permettano di anticipare, con l'offerta di competenze appropriate, la futura domanda di lavoro nel settore, che, grazie alla capacità di attivare consistenti effetti moltiplicativi sul reddito e l'occupazione, consentirà l'attivazione di significative esternalità positive per l'intero territorio laziale e nazionale.

F) “Corridoio trasversale e dorsale Appenninica” - Intervento di adeguamento e potenziamento della ferrovia Roma-Pescara - Incremento della capacità della linea

La linea ferroviaria Roma – Pescara serve importanti bacini di traffico delle Regioni Abruzzo e Lazio. Attualmente la linea presenta servizi poco competitivi rispetto a quelli assicurati dai vettori su gomma, pubblici e privati. Gli interventi di potenziamento dell'infrastruttura esistente sono: il raddoppio della tratta Guidonia-Marcellina, circa 8 km (in esercizio dal 2014), l'eliminazione dei passaggi a livello più problematici, la riattivazione del posto di incrocio di Castel Madama in telecomando da Tivoli, la realizzazione dei nuovi piani del ferro e dei relativi sottopassaggi delle Stazioni di Tivoli e di Mandela per consentire gli ingressi contemporanei dei treni in stazione. Complementare ai citati interventi sull'infrastruttura, si rende necessaria la realizzazione di un'interconnessione tra la linea AV/AC e la linea ferroviaria Roma-Pescara.

2. Elencazione motivata degli interventi di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale.

G) Sistema “Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa” - Sistema del Polo Pontino: ripristino della ferrovia regionale Formia - Gaeta

La riattivazione della linea ferroviaria Formia – Gaeta passeggeri e merci si inquadra nel progressivo recupero delle linee ferroviarie dismesse. In particolare, il progetto è finalizzato al progressivo miglioramento della mobilità del Sud Pontino, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, consentendo di connettere il Porto di Gaeta con la rete ferroviaria nazionale.

GI) Sistema “Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa” Sistema del Polo Pontino: realizzazione della Pedemontana di Formia

L'intervento stradale della cosiddetta Pedemontana di Formia alla S.S. Appia n. 7 per il tratto nei territori comunali di Gaeta e Formia è stato già inserito nella Delibera Cipe n. 121/2001. L'intervento in progetto prevede una nuova infrastruttura che interesserà il territorio del Comune di Gaeta (per la realizzazione dello svincolo) e la fascia pedemontana del Comune di Formia (per la restante parte del tracciato) per un'estensione complessiva di circa 11 km. Il Progetto Preliminare della Pedemontana di Formia è stato già approvato in procedura di L.O. con la Deliberazione Cipe n. 98 del 2006, in linea tecnica con prescrizioni, e ne è stata riconosciuta la compatibilità ambientale. Il Progetto definitivo è già stato redatto e consegnato agli Enti preposti alla sua approvazione in Conferenza dei Servizi, della quale si attende l'indizione da parte del Soggetto attuatore, Anas spa. Intervento necessario e preliminare alla realizzazione della Pedemontana è la viabilità accessoria alla Pedemontana stessa. Le opere sono già state avviate con risorse regionali e comunali, per un totale di circa 10 milioni di euro di interventi già quasi interamente ultimati, sui complessivi circa 29,1 milioni di euro previsti.



PRIORITA' INFRASTRUTTURE

POLO SETTENTRIONALE (CIVITAVECCHIA-VITERBO-RIETI)

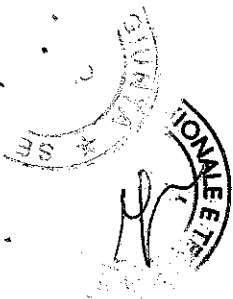
- Interporti per l'hub portuale di Civitavecchia
- Ripristino ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia.
- Completamento della trasversale nord "Orte-Civitavecchia" tratta Viterbo-Civitavecchia.
- Aeroporto di Viterbo e infrastrutture ad esso collegate.
- Ferrovia Alta Capacità Roma-Pescara.
- Linea ferroviaria Rieti Passo-Corese.
- Adeguamento della tratta della SS Cassia Roma-Viterbo.
- Adeguamento funzionale SS Salaria.
- Tratta laziale dell'autostrada Civitav-Cecina a completamento del corridoio tirrenico settentrionale.
- Hub interportuale Poggio Mirteto.

POLO CENTRALE (FIUMICINO-ROMA)

- Hub portuale ed aeroportuale di Fiumicino e relativi collegamenti.
- Nuovo sistema trasporti nell'Area Castelli
- Metro C.
- Interporti a servizio dell'area romana (Civitavecchia, Fiumicino, Tivoli.)
- Stazioni ferroviarie.
- Nodo ferroviario di Roma.
- Completamento dell'allargamento con terza corsia del GRA.

POLO MERIDIONALE (LATINA –FROSINONE)

- Realizzazione del progetto integrato Corridoio intermodale Roma Latina e collegamento Cisterna-Valmontone .
- Pedemontana di Formia alla S.S. Appia 7.
- Ripristino ferrovia regionale Formia-Gaeta .
- Adeguamento della trasversale SS 156 Monti Lepini, tratta Latina Frosinone.
- Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**UN NUOVO MODELLO
PER
L'INTESA GENERALE QUADRO**

Roma, 7 aprile 2011



COMPONENTE STORICA

I. Definizione sintetica delle infrastrutture incluse nella Delibera del CIPE 121 del 2001 ed evoluzioni programmatiche nel decennio (conferma o meno nella Delibera del CIPE 130)

Tutti gli interventi presenti in Legge Obiettivo di cui alla Delibera Cipe n. 121 del 2001 sono stati confermati con la successiva Delibera Cipe n. 130 del 2006 che, inserisce nuovi interventi sul nodo ferroviario di Roma relativi alla chiusura dell'anello ferroviario (Cintura Nord e Sud), alla realizzazione dello shunt merci intorno alla città ed alle opere relative l'infrastruttura "Roma stazione ferroviaria".

Per quanto concerne i "Sistemi Urbani" nella Delibera Cipe n. 130 del 2006 è stata inserita l'Infrastruttura "Roma stazione ferroviaria" suddivisa nelle due opere funzionali "Grandi stazioni-edifici di stazione" e "Grandi stazioni-opere complementari" la cui attuazione è stata affidata alla Società Grandi Stazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Relativamente all'intervento denominato Sistema di trasporto plurimodale dell'Area dei Castelli, è stata individuata l'opera "Tangenziale Appia Castelli", suddivisa nei due stralci di completamento (2° Crocifisso - Ginestreto e 3° Ginestreto - Innesso Appia) del tratto già realizzato.

Nei punti seguenti è riportata una descrizione sintetica di ciascuna infrastruttura già prevista nella deliberazione CIPE n. 121/2001 ed anche nella deliberazione n. 130/2006:

Linea ferroviaria Rieti-Passo Corese

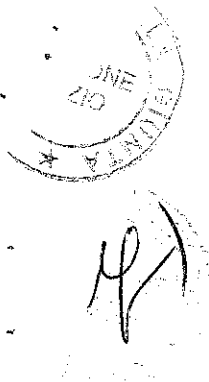
La realizzazione della linea ferroviaria Rieti-Passo Corese consentirebbe di unire la città di Rieti, ad oggi sprovvista di un collegamento diretto con Roma, con Passo Corese dove, tramite l'esistente linea ferroviaria Orte-Roma sarà possibile istituire corse dirette con la Capitale razionalizzando le corse extraurbane del TPL su gomma ed offrendo tempi di percorrenza indipendenti dalla congestione stradale da e per Roma. Tale infrastruttura si componerebbe di due tratte funzionali: La tratta funzionale "Passo Corese - Osteria Nuova", di cui il CIPE ha approvato il progetto Definitivo, e la tratta funzionale "Osteria Nuova-Rieti" di cui il CIPE ha approvato il progetto preliminare nel 2004.

Nodo ferroviario di Roma

Gli interventi relativi al nodo ferroviario di Roma in gestione ad RFI prevedono la chiusura dell'anello ferroviario intorno alla città che consentirà di poter istituire relazioni passanti il nodo con il duplice obiettivo di ottimizzare le relazioni, decongestionare le principali stazioni del nodo dove attualmente sono attestati i servizi ferroviari provenienti dall'interland e di servire nuove località contribuendo alla realizzazione di nuovi nodi di scambio con la futura Linea C e con la ferrovia regionale Roma-Civita Castellana-Viterbo. Complementare all'anello vi è la realizzazione di interventi sul nodo tali da garantire il passaggio delle merci (shunt merci) utilizzando itinerari che escludano il passaggio attraverso la Stazione Tiburtina che con l'attestamento definitivo dell'Alta Velocità diventerà sempre di più trafficata. Di questa seconda infrastruttura (Nodo ferroviario di Roma - chiusura anello Nord - Shunt Merci), il CIPE ha approvato il progetto preliminare.

Hub Interportuale Poggio Mirteto

La realizzazione dell'Hub Interportuale Poggio Mirteto - (C.I. Tevere)/Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano si prefiggeva di sostituire l'attuale Scalo Merci di



Roma sito nella zona di San Lorenzo delocalizzandolo in Sabina a nord di Roma. Tale progetto non ha avuto alcun seguito.

Roma Stazioni ferroviarie

Per quanto concerne le due opere “Grandi stazioni-edifici di stazione” e “Grandi stazioni-opere complementari” tali interventi, finanziati con la Delibera Cipe n. 130 del 2006 sono in via di completamento e doteranno la città di Roma della nuova Stazione Tiburtina dell’Alta Velocità.

Sistemi urbani Metropolitana di Roma – Linea C

In esito alla gara conclusasi nel 2006 è stato assegnato all’A.T.I. vincitrice, che ha costituito la Società di Progetto “Metro C S.c.p.a.”, l’affidamento a Contraente generale del c.d. Tracciato Fondamentale, da T2 a T7, da Clodio/Mazzini a Monte Compatri/Pantano (circa 25,5 km di tracciato, con 30 stazioni), finanziato sulla base di Accordi procedurali con quote diversificate da Stato, Regione Lazio e Comune di Roma, ora Roma Capitale.

E’ in avanzata fase di realizzazione, con avanzamento pari al 63% come da S.I.L. al 31 dicembre 2010, la c.d. Prima Fase Strategica da T4 a T7, da S. Giovanni a Monte Compatri/Pantano (circa 18,2 km di tracciato, con 22 stazioni), con il Deposito-officina di Graniti.

Il progetto definitivo della Tratta T3, da Colosseo a S. Giovanni, è stato approvato dal CIPE nella seduta del 22 luglio 2010 e la relativa Delibera è ancora all’esame della Corte dei Conti. Per quanto riguarda la Tratta T2, da Clodio/Mazzini a Colosseo, al momento è sospesa la progettazione definitiva, in relazione alla complessità delle indagini archeologiche ed in attesa di determinazioni da parte dell’Amministrazione.

Interporti a servizio dell’Area Romana

L’intervento complessivo inserito nella delibera CIPE 121/2001, per 149,772 m€. si è poi concretizzato in:

Interporto di Civitavecchia al quale sono stati attribuiti 11,18 m€. al Comune di Civitavecchia per la realizzazione delle relative infrastrutture interne.

Interporto di Fiumicino rispetto a cui sono stati attribuiti con deliberazione CIPE n. 109 del 29.03.2006, 18 M€. per la realizzazione di uno svincolo sulla A12 a servizio di detto interporto la cui gara è in corso per l’affidamento dei lavori.

Interporto di Tivoli per questo interporto è stato prodotto uno Studio di fattibilità (una prima progettazione) che non ha comunque avuto alcun seguito. Secondo detta prima progettazione il costo dell’intervento si attestava a circa 410 m€.

Nuovo Sistema dei trasporti nell’Area Castelli

Questo intervento era presente nella Deliberazione CIPE n. 121/2001 per 232,406 m€. Per esso fu prodotto uno studio di fattibilità che tra l’altro prevedeva la realizzazione di una metropolitana leggera a servizio di alcune aree dei Castelli romani, che non ha avuto ulteriore sviluppo. Successivamente l’intervento non si ritrova nei successivi documenti di programmazione: Allegato Infrastrutture, All.8, ai documenti di programmazione finanziaria. In questo è stato individuato l’intervento denominato: Area Castelli su cui si prevede il finanziamento e la realizzazione della Tangenziale alla SS.7 Appia in corrispondenza dei Castelli Romani. L’opera è definita



“Tangenziale Appia Castelli” ed è suddivisa nei due stralci di completamento (2° Crocifisso – Ginestreto e 3° Ginestreto - Innesso Appia) del tratto già realizzato.

Interventi per l’HUB Portuale di Civitavecchia

L’intervento veniva previsto già nella delibera CIPE n.121/2001 per 118,78 m€. Esso è curato dall’Autorità Portuale di Civitavecchia quale Soggetto aggiudicatore che a partire dal 2003 ha prodotto la necessaria progettazione preliminare per un complessivo di 482 m€. suddivisa in 2 lotti: 1° lotto “Antimurale C e Nuova Darsena” del costo di 194,65 m€ ed il 2° lotto – “lotto di completamento” di 287,37 m€. A seguito della presentazione al CIPE del progetto l’intervento è stato finanziato per l’intero 1° lotto con 194,65 m€, ed è stata finanziata la progettazione del 2° lotto per 5,99 m€.

Corridoi autostradali e stradali:

Tratta laziale dell’autostrada Civitavecchia-Cecina a completamento del corridoio tirrenico settentrionale.

L’intervento è stato proposto dalla Regione Toscana ed è curato dalla Società Autostradale concessionaria per la sua realizzazione. Il progetto preliminare del tratto Cecina – Civitavecchia è stato approvato con la Delibera Cipe n. 116/2008, per un costo complessivo di 3.787,8 milioni di euro. Con la Delibera Cipe 118/2009 è stato approvato il definitivo del tratto Rosignano Marittimo – San Pietro in Palazzi (Regione Toscana) per 49,3 milioni di euro, in esecuzione.

Completamento dell’allargamento con terza corsia del Grande Raccordo Anulare GRA di Roma.

Il Completamento della terza corsia del GRA di Roma è stato curato direttamente dall’Ente proprietario, Anas spa, ed è ormai in fase di ultimazione, rimanendo da terminare solo il tratto in corrispondenza dello svincolo della Cassia.

Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone

L’intervento ha inglobato due diverse opere denominate rispettivamente, nell’Intesa Quadro del 2002, “Adeguamento della tratta della S.S. 148 Pontina fino al raccordo con S.S. Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale” e “Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A2, S.S. Appia e S.S. 148)”. L’opera ha subito in questi anni una complessa evoluzione in considerazione della sua criticità ed importanza nella rete viaria laziale ed italiana. La deliberazione CIPE n. 50 del 29.9.2004 ha approvato la progettazione preliminare del “*progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone*”, concedendo un primo finanziamento di complessivi € 359.000.000,00; è stato quindi prodotto il relativo progetto definitivo di un primo stralcio del “Corridoio intermodale integrato Pontino”, tratte Roma (Tor de’ Cenci) – Latina (Borgo Piave) e Cisterna – Valmontone, con le opere connesse, e quelle destinate alla valorizzazione del territorio (impianti di servizi, energetici, ecc.) che recentemente, nella seduta del Cipe del 18.11.2010 è stato approvato con prescrizioni. Le opere connesse dovranno tener conto degli interventi destinati alla sistemazione e valorizzazione del territorio anche in termini di utilità generale (impianti e strutture di prestazione di servizi; di produzione di energia, ecc.) da attuarsi d’intesa con tutti gli Enti e soggetti interessati. Con Deliberazione Cipe è



stato individuata quale soggetto attuatore la Società mista ANAS Spa – Regione Lazio, denominata “Autostrade del Lazio Spa”.

Corridoi stradali trasversali e dorsali.

Completamento della Trasversale Nord “Orte- Civitavecchia” tratta Viterbo Civitavecchia.

L’opera, fondamentale nell’ambito del programma delle “trasversali” della rete viaria del Lazio, è di competenza dell’ente proprietario, Anas Spa. Tale intervento è stato poi reso complementare alla complessiva Riqualficazione della E45 nel tratto Orte – Ravenna, e così è individuato nell’8° allegato infrastrutture.

Con la deliberazione CIPE n. 029 del 27.03.2008, è stato finanziato per € 53.000.000,00 uno stralcio del “Completamento della trasversale nord Orte - Civitavecchia” tratto Vetralla – località Cinelli, i cui lavori risultano in ultimazione per marzo 2011 da parte dell’ANAS. Per il completamento dell’opera è inoltre in corso la procedura di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell’art.167 del D.Lds.163/2006, considerando che in data 08.11.2006 la Regione Lazio ha sottoscritto con il Ministro delle Infrastrutture e con l’ANAS S.p.a. una specifica Intesa sulla base della quale la stessa Regione con L.R. 28.12.2006 n. 27 ha stanziato € 100.000.000,00 per la Orte – Civitavecchia.

L’opera è divenuta fondamentale anche nell’ottica della realizzazione dell’Aeroporto di Viterbo, perché tra l’altro completerebbe il collegamento stradale tra Fiumicino e Viterbo.

Adeguamento funzionale della tratta della SS Cassia Roma – Viterbo.

L’opera si propone di completare l’adeguamento a quattro corsie tra Roma e Viterbo, tramite la realizzazione, in nuova sede del tratto Monterosi – Vetralla con allaccio alla Trasversale Nord, Civitavecchia Viterbo Orte.

La deliberazione CIPE n. 011 del 18.03.2005, ai sensi dell’art.5 del D.Lgs. 190/2002, oggi art.165 del D.Lgs. 163/2006 ha approvato il progetto preliminare del completamento della “Cassia” a 4 corsie da Monterosi a Vetralla” finanziando la relativa progettazione definitiva per € 6.500.000,0: detta progettazione è stata ormai ultimata e risulta possibile attivare la Conferenza dei Servizi.

Anche questa infrastruttura assume un rilievo ancora maggiore dal punto di vista strategico nell’ottica della futura realizzazione dello scalo aeroportuale di Viterbo.

Adeguamento funzionale S.S. Salaria.

L’intervento prevede l’ammodernamento ed allargamento dell’intero tratto laziale della S.S. Salaria sino al confine regionale. Il progetto preliminare è stato già predisposto dalla regione Lazio e trasmesso all’ente proprietario ANAS spa, ma risulta ancora non avviato visto l’alto costo di realizzazione. A seguito dell’Intesa del 2006 tra Regione Lazio, Ministro delle Infrastrutture e ANAS S.p.a. la Regione con L.R. 28.12.2006 n. 27 ha stanziato € 60.000.000,00 per la realizzazione dell’opera (attualmente disponibili € 55.300.000,00).

Adeguamento della trasversale SS 156 Monti Lepini, tratta Latina- Frosinone.

L’opera rappresenta un’altra delle trasversali ritenute fondamentali nel sistema trasportistico laziale costituendo il collegamento tra la direttrice Pontina e l’autostrada Roma-Napoli tra Latina e Frosinone, a completamento della superstrada Frosinone-Sora. L’adeguamento complessivo fu inserito nella delibera Cipe 121/2001 sulla base del progetto preliminare diviso in 4 lotti.

Il 1° lotto è stato realizzato dall'Anas con i fondi del Piano stralcio ed è già in esercizio interamente aperto al traffico (circa 9 km).

Con la deliberazione CIPE n. 144 del 27.12.2002 è stato finanziato il 2° lotto dell'adeguamento della ex S.S. n.156 "Monti Lepini" per € 60.000.000,00: a seguito dell'integrazione del finanziamento con € 5.954.201,55 provenienti dai fondi di cui agli Accordi di Programma Quadro (fondi FAS) i lavori sono stati avviati e sono attualmente in corso, con circa l'80% dell'opera già in esercizio. Per il completamento occorre reperire ulteriori 10 milioni di euro circa per la risoluzione dell'interferenza con le Sorgenti Sardellane.

Gli altri due lotti di completamento non sono stati approvati dalla Conferenza dei Servizi e pertanto occorre la revisione della progettazione.

Prolungamento della Dorsale Appenninica Sora-Atina-Isernia (tratta Atina-Colli al Volturno).


L'opera rappresenta il proseguimento della trasversale composta dalla SR 156 Latina Frosinone e dalla Superstrada Frosinone Sora, per il raggiungimento del confine regionale con il Molise dove si innesta sulla Dorsale appenninica già in avanzato stato di realizzazione. La Provincia di Frosinone dispone di una progettazione preliminare che può essere utilizzata per avviare le procedure di L.O.

2. Definizione delle coperture finanziarie e delle esigenze ulteriori con relativo quadro Fonti Impieghi

Tabella I Componente storica

| Sistema/ Infrastrutturale/ Opera | Opera strategia di valenza nazionale o regionale | Soggetto aggiudicatore | Costo in m€ | Finanziamenti Disponibili totali in m€ | Ulteriori finanziamenti necessari in m€ | Copertura in m€ |
|--|---|---------------------------|----------------|---|--|--------------------|
| CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE Appenninica/Linea ferroviaria Passo Corese – Rieti/Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova | Regionale | RFI | 350 | — | 350 | 0 |
| CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA/Linea ferroviaria Passo Corese – Rieti/ Nuova linea Passo | Regionale | RFI | 442,20 | — | 442,2 | 0 |

| | | | | | | |
|---|-----------|---|--------------------|--------------------|---------------|---|
| Corese - Rieti completamento | | | | | | |
| SISTEMI URBANI/ Nodo Urbano di Roma/ Nodo Urbano di Roma Cintura Sud | Nazionale | RFI | 847,00 | — | 847 | 0 |
| SISTEMI URBANI/ Nodo Urbano di Roma/ Nodo Urbano di Roma Cintura Nord e shunt merci | Nazionale | RFI | 545,00 | 16 | 529 | 16 |
| HUB INTERPORTUALI/Hub Interportuale Poggio Mirteto - (C.I. Tevere)/ Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano in sostituzione Scalo Mercè Roma/San Lorenzo | Nazionale | RFI | 55,00 | — | 55 | 0 |
| SISTEMI URBANI/ Roma stazione ferroviaria | Nazionale | Grandi Stazioni | 120,286 | 120,286 | 0 | 120,286 |
| Sistema Urbano Roma / Metropolitana di Roma / Linea C – Tracciato Fondamentale T2 – T7 | regionale | Roma Metropolitane S.r.l. | 3.379,687 Meuro | 2.728,005 Meuro | 651,682 Meuro | Per le ulteriori tratte, oltre la Prima Fase Strategica: 70% Stato 18% Roma Capitale 12% Regione Lazio |
| <i>Interventi per il sistema interportuale dell'Area romana</i> | regionale | Regione Comune di Civitavecchia | 493 | 29 Meuro | — | 29 Meuro |
| <i>Nuovo Sistema dei trasporti nell'Area dei Castelli Tangenziale Castelli</i> | regionale | Regione | 240 | 33 | 204 | 33 |
| <i>Interventi per l'HUB Portuale di Civitavecchia</i> | regionale | Autorità Portuale di Civitavecchia | 482,05 | 200,64 | 284,38 | 200,64 |
| <i>Tratta laziale dell'autostrada Civitavecchia- Cecina a completamento del</i> | Nazionale | SAT | 3.787,8 | 49,3 | 3.738,5 | 49,3 |



| | | | | | | |
|--|-----------|------------------------|-------|-----|-------|-----|
| <i>corridoio tirrenico settentrionale</i> | | | | | | |
| <i>Allargamento con terza corsia del Grande Raccordo Anulare di Roma</i> | Nazionale | ANAS | 622 | 622 | — | 622 |
| <i>Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone</i> | Nazionale | Autostrade del Lazio | 2.637 | 390 | 2.247 | 390 |
| <i>Completamento della Trasversale Nord "Orte-Civitavecchia" tratta Viterbo Civitavecchia</i> | Nazionale | ANAS | 883 | 153 | 730 | 153 |
| <i>Adeguamento funzionale della tratta della SS Cassia Roma – Viterbo</i> | Regionale | Regione Lazio | 636,5 | 6,5 | 630 | 6,5 |
| <i>Adeguamento funzionale SS Salaria</i> | Regionale | ANAS | 1.500 | 55 | 1.445 | 55 |
| <i>Adeguamento della trasversale SS 156 Monti Lepini, tratta Latina- Frosinone.</i> | Regionale | Regione Lazio | 310 | 66 | 244 | 66 |
| <i>Prolungamento della Dorsale Appenninica Sora-Atina-Isernia (tratta Atina- Colli al Volturno).</i> | Regionale | Provincia di Frosinone | 280 | — | 280 | — |



COMPONENTE PROPOSITIVA

I. Elencazione motivata degli interventi di rilevanza strategica sovra regionale.

A) Sistema “corridoio trasversale e Dorsale Appenninica”: Ripristino ferrovia Orte – Capranica - Civitavecchia

Il collegamento ferroviario tra il Porto di Civitavecchia e l'asse Ten-T n. I ad Orte ha l'obiettivo di garantire un collegamento merci su ferro diretto tra il principale porto commerciale del Lazio e l'interporto di Orte. Qui la linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte si allaccia alla rete trasportistica nazionale, stradale e ferroviaria, realizzando il completamento della trasversale su ferro Tirreno-Adriatico attraverso la ferrovia Orte-Ancona. Tale intervento ha valenza strategica sovra-regionale.

Una efficace interconnessione fra il Porto di Civitavecchia e l'Interporto di Orte consentirà di realizzare un corridoio doganale dotato di strutture per la gestione del flusso merci e delle attività doganali, in grado di garantire a tutti i territori limitrofi (oltre al Lazio, anche Umbria, Toscana, Abruzzo) un sistema efficiente e completo per la gestione ed il transito delle merci.

Questi due interventi si inseriscono nella programmazione regionale all'interno del Sistema “Corridoio Trasversale e Dorsale appenninica” insieme al completamento della superstrada Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia. Quest'ultima, ad oggi risulta completata sino a Viterbo ed è in via di completamento sino al Comune di Monteromano. L'Interporto di Orte rappresenta la struttura strategica sinergica al nuovo corridoio ferroviario: la piastra logistica è al crocevia di reti ferroviarie e stradali di importanza nazionale ed internazionale, la cui operatività è prevista per gennaio 2012.

Il collegamento ferroviario tra il porto di Civitavecchia e Orte, pertanto, costituisce l'“anello mancante” dello sbocco merci delle Regioni Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Molise, sul Mar Tirreno.


B) Sistema “grandi HUB aeroportuali” – Potenziamento della connessione con il sistema ferroviario nazionale, quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, compresa la nuova stazione di Fiera di Roma

Il servizio FR I e il Leonardo Express sono i collegamenti su ferro tra la città di Roma e l'Aeroporto di Fiumicino Leonardo Da Vinci.

Il Leonardo Express collega (senza fermate intermedie) Roma Termini alla stazione situata all'interno del terminal aeroportuale; la FR I collega Orte, Fara Sabina, Roma Tiburtina a Fiumicino Aeroporto con fermata in tutte le stazioni.

I problemi derivanti dalla condivisione della linea tra i due servizi, aggravata negli ultimi anni a seguito della realizzazione di ulteriori due fermate (Fiera di Roma e Parco Leonardo) tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, rendono necessario un intervento di potenziamento dell'infrastruttura. L'intervento proposto riguarda il quadruplicamento della tratta tra Fiumicino e Ponte Galeria di circa 7,3 km, mediante la realizzazione di un corpo ferroviario in rilevato, la realizzazione delle nuove stazioni di Ponte Galeria e di Fiera di Roma.

Tutto ciò consentirà di rispondere in maniera soddisfacente al prevedibile futuro incremento della domanda aeroportuale. Il Quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, compresa la nuova stazione di Fiera di Roma interagisce con il sistema ferroviario nazionale, in modo da favorire l'accesso all'hub intercontinentale di Fiumicino sia con le infrastrutture di rilevanza nazionale del territorio del centro-nord che del centro-sud.



Tale esigenza comporta la necessità di raccordare la nuova infrastruttura ferroviaria anche con il sistema portuale di Fiumicino.

B1) Sistema “grandi HUB aeroportuali” – Ampliamento HUB aeroportuale di Fiumicino

L'aeroporto Intercontinentale “Leonardo Da Vinci” è la porta principale di ingresso a Roma e la dorsale infrastrutturale del trasporto aereo nel Sistema Italiano.

L'Aeroporto nel 2009 ha raggiunto circa 38 milioni di passeggeri e 350.000 movimenti.

Le proiezioni delle organizzazioni internazionali (CEAC, IATA, Eurocontrol) prevedono una crescita del volume di traffico a Fiumicino che raggiungerà circa 53/57 milioni di passeggeri nel 2020 e di 90/100 milioni di passeggeri nel 2040. Di conseguenza, è necessario portare avanti un ambizioso piano di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali nel breve, medio e lungo termine, per essere in grado di rispondere adeguatamente alla crescente domanda degli anni futuri.

In effetti, l'aeroporto di Fiumicino è l'hub di riferimento per una vasta area di utenza che ha registrato una crescita notevole negli ultimi anni anche in relazione alla centralità di Roma in Italia.

Il Piano di Sviluppo deve costituire la fase complessiva dell'arco di pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e vedere come suo scenario temporale di riferimento l'anno 2040.

L'espansione aeroportuale, in termini di incremento passeggeri e movimenti aeromobili, dovrà ricomprendere oltre alla realizzazione di nuove infrastrutture di volo e di un secondo complesso aerostazioni passeggeri anche tutte le infrastrutture di accesso sia stradali che ferroviarie in grado di interconnettere l'HUB alle grandi infrastrutture strategiche nazionali.

L'intervento proposto riguarda in questa fase l'orizzonte temporale del 2020.

In quest'ultimo orizzonte si dovranno curare anche le connessioni e ricadute territoriali delle nuove strutture aeroportuali studiandone effetti e valorizzazioni non penalizzanti.

C) Sistema “grandi HUB aeroportuali”: Nuovo Aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate per l'accessibilità

L'attuale assetto aeroportuale della Capitale, incentrato sui due aeroporti di Ciampino e di Fiumicino, non è in grado di rispondere adeguatamente allo sviluppo previsto della domanda di traffico aereo. Inoltre, sotto il profilo della compatibilità ambientale, il contesto territoriale fortemente urbanizzato limitrofo all'area aeroportuale di Ciampino, non è più in grado di sostenere aumenti di volumi di traffico aereo. Rilevata, pertanto, l'esigenza di procedere alla delocalizzazione funzionale del traffico aereo che attualmente gravita su Ciampino, è stata individuata l'area dell'aeroporto militare di Viterbo (adeguatamente potenziato) quale sito idoneo per un nuovo scalo, in grado di assorbire la crescita della domanda di traffico prevista.

L'intervento nel suo complesso prevede la realizzazione di infrastrutture aeroportuali, infrastrutture ferroviarie e stradali e diverse opere connesse.

Per garantire la più ampia accessibilità al nuovo aeroporto di Viterbo è essenziale che il servizio ferroviario disponga di una stazione direttamente posizionata nell'aeroporto e pienamente integrata con il terminal passeggeri, in grado di offrire un servizio ferroviario verso Roma anche per gli utenti di Viterbo. Nel quadro dei servizi intermodali, si prevede di integrare il Terminal Stazione ferroviaria mediante la realizzazione di una piattaforma intermodale e di servizi in grado di accogliere i flussi di persone che utilizzano qualsiasi modalità di trasporto. Il collegamento su ferro dell'Aeroporto prevede due soluzioni, la prima verso Roma via Viterbo Porta Fiorentina-Bracciano-Cesano (attuale FR3), che sarà garantito con la velocizzazione della linea attraverso interventi mirati sui nodi critici; la seconda tramite un collegamento a nord Aeroporto-Attigliano-Orte verso Roma o Firenze, che si configura come un servizio no-stop veloce e funzionalmente dedicato all'aeroporto.



D) Sistema "HUB Portuale Civitavecchia"

Adeguamento della dotazione intermodale a servizio del Porto di Civitavecchia - Stazione Marittima

Il Porto di Civitavecchia ha fortemente incrementato negli anni il traffico crocieristico e si è venuta a determinare una sovrapposizione del traffico viaggiatori pendolare e locale con quello turistico, in particolare nelle ore di punta, con effetti di sovraffollamento, difficoltà di incarrozzamento, ritardi, ecc..

L'opera in oggetto ha lo scopo di separare le due tipologie di traffico permettendo di effettuare servizi specializzati direttamente dalla stazione marittima, dove avviene lo sbarco dei crocieristi. L'istituzione di un servizio dedicato e di qualità, permette di incrementare i ricavi da tariffa a beneficio del complesso dei servizi ferroviari regionali per il traffico pendolare e locale.

La realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario consentirà di interconnettere il porto con l'infrastruttura ferroviaria nazionale in direzione Livorno-Pisa. Dovrà essere realizzata anche una nuova stazione marittima adetta al traffico crocieristico per consentire collegamenti diretti verso la Capitale nonché collegamenti verso il Nord Italia. L'incremento dell'accessibilità al Porto favorirà naturalmente anche lo sviluppo del traffico merci verso tutte le destinazioni.

E) Rafforzamento del sistema portuale romano (HUB interportuali e portuali) HUB portuale di Fiumicino

Il porto di Civitavecchia attualmente è di gran lunga l'infrastruttura chiave del sistema portuale sia in termini di lunghezza di banchine che di superfici di piazzali che di volumi di traffico. Il porto canale di Fiumicino, movimentando circa il 30% del traffico totale regionale e il 50 % del traffico regionale di prodotti petroliferi, si colloca al secondo posto tra i porti regionali.


La posizione geografica di Fiumicino può essere considerata favorevole per la creazione di un porto polifunzionale, si tratta infatti della località sul mare più prossima alla città di Roma.

Le iniziative di sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino ed Ostia, la zona aeroportuale e i principali asset del secondo Polo Turistico romano sono molto ambiziose e necessitano di importanti attività di coordinamento per mettere a sistema gli interventi. A tal fine, si intende potenziare il sistema portuale turistico, prevedendo a nord del porto commerciale di Fiumicino un ulteriore porto per barche di media-grande dimensione, che faccia sistema con quello in costruzione, adeguando l'offerta alla domanda, generata in particolar modo dal mercato internazionale.

L'obiettivo è quello di creare un polo portuale romano che parte da Civitavecchia fino ad Anzio in stretto collegamento con l'aeroporto internazionale e vicino a rilevanti arterie di collegamento stradale, autostradale e ferroviario, che possa rappresentare il benchmark del diportismo mondiale, in quanto caratterizzato da vantaggi localizzativi unici.

L'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta ha costituito il "Network dei porti laziali" che punta alla redistribuzione delle risorse nei singoli scali per favorire il trasporto marittimo e la crescita dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto. Una logica di sistema, dunque, che permette di offrire ai clienti nazionali ed internazionali una pluralità di opportunità per diversi settori merceologici.

I porti di Roma e del Lazio, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sono al centro del moderno ed efficiente sistema logistico italiano che collega Roma ed il centro Italia con il resto del mondo; in particolare, per quanto riguarda il Porto di Fiumicino la vicinanza dello stesso alla Città di Roma determinerà un aumento considerevole di passeggeri e di merci a cui sarà necessario garantire logistica, accessibilità e servizi.



Già oggi il Porto di Fiumicino, sito al centro del Mediterraneo, è servito da un veloce ed efficiente sistema stradale, autostradale e ferroviario che collega alla Capitale ed agli aeroporti internazionale di Fiumicino e Ciampino ed alle regioni vicine. Tali presupposti, nei prossimi anni, ne garantiranno un ulteriore sviluppo se accompagnati da una armonica pianificazione delle infrastrutture a servizio del Porto, nonché dal rafforzamento della qualità dei servizi offerti, in particolare nel settore diportistico. Ciò potrà avvenire attraverso l'adozione di adeguate politiche formative che permettano di anticipare, con l'offerta di competenze appropriate, la futura domanda di lavoro nel settore, che, grazie alla capacità di attivare consistenti effetti moltiplicativi sul reddito e l'occupazione, consentirà l'attivazione di significative esternalità positive per l'intero territorio laziale e nazionale.

F) “Corridoio trasversale e dorsale Appenninica” - Intervento di adeguamento e potenziamento della ferrovia Roma-Pescara - Incremento della capacità della linea

La linea ferroviaria Roma – Pescara serve importanti bacini di traffico delle Regioni Abruzzo e Lazio. Attualmente la linea presenta servizi poco competitivi rispetto a quelli assicurati dai vettori su gomma, pubblici e privati. Il principale limite è costituito dalla sua bassa velocità commerciale e, nelle tratte terminali, dalla insufficiente capacità, soprattutto nella tratta laziale e nelle ore di punta. Il progetto di potenziamento della linea si sostanzia in notevoli interventi di varianti e di raddoppi che interessano sia la tratta abruzzese che quella laziale.

Ad oggi sulla linea coesistono due tipologie di servizi: un servizio locale che effettua soste in tutte le fermate/stazioni ed un servizio di treni semidiretti provenienti dall'Abruzzo che effettua fermate nel territorio laziale solo a Roviano, Mandela e Tivoli. La presenza di due differenti livelli di servizio determina la necessità di potenziare la linea nella tratta non ancora a doppio binario e di poter garantire la precedenza dei treni veloci nella tratta urbano, dove è previsto un considerevole aumento della frequenza. Ciò comporterebbe l'abbattimento della velocità commerciale degli attuali treni veloci, in assenza di interventi di adeguamento infrastrutturale. Fermo restando l'obiettivo generale di velocizzazione e di potenziamento, per quanto concerne la sola tratta laziale sono di seguito indicate una prima serie di interventi di immediata realizzazione che consentono di elevare da subito il livello dei servizi offerti.

Gli interventi di potenziamento dell'infrastruttura esistente sono: il raddoppio della tratta Guidonia-Marcellina, circa 8 km (in esercizio dal 2014), l'eliminazione dei passaggi a livello più problematici, la riattivazione del posto di incrocio di Castel Madama in telecomando da Tivoli, la realizzazione dei nuovi piani del ferro e dei relativi sottopassaggi delle Stazioni di Tivoli e di Mandela per consentire gli ingressi contemporanei dei treni in stazione. Complementare ai citati interventi sull'infrastruttura, si rende necessaria la realizzazione di un'interconnessione tra la linea AV/AC e la linea ferroviaria Roma-Pescara.


2. **Elencazione motivata degli interventi di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale.**

G) Sistema “Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa” - Sistema del Polo Pontino: ripristino della ferrovia regionale Formia - Gaeta

La riattivazione della linea ferroviaria Formia – Gaeta passeggeri e merci si inquadra nel progressivo recupero delle linee ferroviarie dismesse, che assumono notevole significato nell’ambito dello sviluppo di un modello per la mobilità sostenibile. In particolare, il progetto è finalizzato al progressivo miglioramento della mobilità del Sud Pontino, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, consentendo di connettere il Porto di Gaeta con la rete ferroviaria nazionale. L’intervento permette di adeguare i nodi di interscambio funzionali all’accessibilità all’infrastruttura ferroviaria, per il miglioramento dell’intermodalità del trasporto e per migliorare la circolazione ferroviaria con implementazione tecnologica e sistemi di segnalamento e controllo.

G1) Sistema “Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa” Sistema del Polo Pontino: realizzazione della Pedemontana di Formia

L’intervento stradale della cosiddetta Pedemontana di Formia alla S.S.Appia n. 7 per il tratto nei territori comunali di Gaeta e Formia è stato già inserito nella Delibera Cipe n. 121/2001. L’intervento in progetto prevede una nuova infrastruttura che interesserà il territorio del Comune di Gaeta (per la realizzazione dello svincolo) e la fascia pedemontana del Comune di Formia (per la restante parte del tracciato) per un’estensione complessiva di circa 11 km.

Le opere accessorie alla Pedemontana ricadono interamente nel Comune di Formia e non richiedono particolari approvazioni e/o procedure ricadendo in centro abitato ovvero essendo adeguamenti locali di infrastrutture esistenti. L’area è servita dalla S.S. 7 “Appia”, che costituisce l’itinerario storico di collegamento tra il territorio laziale e quello campano. Essa rappresenta il collettore dei traffici tra i numerosi Comuni e le aree residenziali presenti lungo la costa, oltre ad essere l’unica alternativa all’autostrada A1 lungo la direttrice Roma-Napoli. Il tracciato mira sostanzialmente a un percorso esterno ai centri abitati. Per evitare le interferenze con la viabilità e gli insediamenti esistenti, la nuova strada è stata allontanata dalla costa ed attraversa i Monti Aurunci con un cospicuo tratto in galleria naturale.

Il Progetto Preliminare della Pedemontana di Formia è stato già approvato in procedura di L.O. con la Deliberazione Cipe n. 98 del 2006, in linea tecnica con prescrizioni, e ne è stata riconosciuta la compatibilità ambientale. Il Progetto definitivo è già stato redatto e consegnato agli Enti preposti alla sua approvazione in Conferenza dei Servizi, della quale si attende l’indizione da parte del Soggetto attuatore, Anas spa. Intervento necessario e preliminare alla realizzazione della Pedemontana è la viabilità accessoria alla Pedemontana stessa. Detti interventi inoltre sono finalizzati alla migliore fruizione ed accesso sia al Porto regionale di Formia che al Centro agroalimentare all’ingrosso di Fondi (MOF), il maggior mercato ortofrutticolo del centro Italia. Le opere sono già state avviate con risorse regionali e comunali, per un totale di circa 10 milioni di euro di interventi già quasi interamente ultimati, sui complessivi circa 29,1 milioni di euro previsti.



3. Proposta organica di "Progetto Regione" con elencazione motivata degli interventi di cui ai punti 1. e 2.

Il territorio della Regione Lazio, per la sua posizione centrale nella geografia nazionale e nell'evoluzione storica del nostro Paese, ha sempre rappresentato il nodo strategico di confluenza dei maggiori volumi di persone e merci italiani, svolgendo contemporaneamente la funzione di corridoio di transito nord-sud e producendo in termini di mobilità propri importanti flussi dentro e fuori il confine regionale, proiettandosi anche verso il più vasto mercato del Mediterraneo.

Nella Regione, inoltre, si inserisce la grande area metropolitana di Roma, con le sue complesse funzioni direzionali, locali, nazionali ed internazionali, che attrae quotidianamente crescenti flussi di persone, servizi e prodotti.

Da giornalieri riscontri è evidente come l'offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto, pur in fase di ammodernamento ed adeguamento, ad oggi, non risulta ancora proporzionata a garantire un livello soddisfacente di risposta alla domanda, e non rappresenta il necessario supporto alla capacità di crescita e sviluppo dell'economia regionale e nazionale.

Per quanto concerne la rete della grande viabilità regionale, negli ultimi decenni si è consolidata l'idea programmatica di articolare la maglia su 3 direttrici longitudinali (la direttrice costiera rappresentata dalla autostrada A/12 Roma Civitavecchia e autostrada Roma Latina, la direttrice interna rappresentata dalla autostrada A/1 e A/2 Firenze Roma Napoli, la direttrice appenninica rappresentata dalla dorsale viaria Terni, Rieti, Avezzano, Sora, Atina, Isernia), collegate da assi viari trasversali (la trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni; la strada dei Monti Lepini Latina Frosinone che prosegue con la Frosinone Sora; la trasversale pontina Cisterna Valmontone; la trasversale sud Cassino Formia che prosegue con la Pedemontana di Formia; la Fondi Ceprano). Ad integrazione di questa rete, il sistema dovrebbe essere completato con l'adeguamento dei due assi viari radiali rappresentati dalla Cassia e dalla Salaria, chiudendo così una maglia infrastrutturale complessa che mette in comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le grandi direttrici di comunicazione nazionali, con le aree interne, con gli hub portuali e interportuali, con i principali poli portuali e produttivi regionali.


A sua volta il sistema ferroviario di rilevanza nazionale è articolato su due fasce, una fascia costiera ed una fascia centrale, che si intersecano sul nodo di Roma. A ciò si aggiunge tutto un sistema di ferrovia a rilevanza regionale sostanzialmente dedicato al traffico passeggeri di tipo pendolare, diretto ai maggiori poli produttori di utenza. Inoltre, sull'asse centrale si inserisce anche la linea veloce TAV, di fatto aliena dai territori laziali più decentrati da Roma.

Detto sistema ferroviario nell'economia laziale riveste importanza strategica per garantire la mobilità di persone e merci all'interno del territorio e la Regione Lazio, nell'ambito dello sviluppo del trasporto ferroviario regionale, persegue l'obiettivo programmatico di:

- incrementare la quota della domanda di spostamenti di passeggeri e merci;
- assicurare spostamenti più regolari, confortevoli, sicuri a costi contenuti;
- incentivare lo sviluppo sostenibile della mobilità sul territorio in termini di adeguamento dei nodi di interscambio funzionali all'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria;
- sostenere l'innovazione tecnologica per il miglioramento della circolazione ferroviaria.

Il sistema infrastrutturale, sia esso ferroviario che stradale, del Lazio come sopra descritto anche in termini di prospettiva futura, ben si inserisce nell'ambito di una più vasta programmazione di scala nazionale e nell'ambito dei "corridoi" transnazionali, oggetto di specifiche pianificazioni a livello europeo.

In questo contesto, inoltre, i porti, gli interporti, gli aeroporti e le loro infrastrutture di collegamento, sono elementi indispensabili per un sistema di trasporto multimodale. In questo quadro, si inserisce anche il sistema portuale laziale, oggi articolato in portualità a competenza Statale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e portualità a diretta competenza regionale (porti di Anzio, Formia, e Terracina, oltre ai porti delle due isole Ponza e Ventotene).

 Lo sviluppo delle piattaforme logistiche, tra le quali rientrano anche i porti, rappresenta, quindi, un elemento centrale e qualificante di una più vasta strategia, finalizzata a dotare il Lazio di un efficiente sistema infrastrutturale, ferroviario e stradale, diretto all'integrazione del territorio regionale con le reti nazionali ed internazionali. Ciò anche attraverso le autostrade del mare, le vie navigabili interne ed il trasporto marittimo a corto raggio, rispetto a cui il sistema portuale si pone al centro degli interscambi, assumendo un ruolo chiave per l'efficienza del sistema stesso.

Nello specifico, l'integrazione della portualità con l'apparato ferroviario e stradale a suo servizio, dovrà fare un salto qualitativo in termini di funzionalità, efficacia ed efficienza, quale sistema di mobilità nel Lazio, anche con riferimento alla specifica fascia costiera. Da Formia /Gaeta a Fiumicino, a Civitavecchia, la portualità dovrà trovare il suo collegamento con il sistema ferroviario e con il sistema della grande viabilità di interesse regionale, sia per quanto riguarda il traffico merci che per il trasporto passeggeri.

Un collegamento dal porto di Fiumicino, con tutto il sistema infrastrutturale e della logistica retro portuale, risulta essere essenziale anche in vista degli sviluppi futuri di detta portualità, più prossima all'area romana, così come un nuovo collegamento tra il porto di Civitavecchia e la vicina ferrovia Roma - Civitavecchia - Livorno (FR 5), che risponderà meglio alle esigenze legate al traffico dei passeggeri.

Essenziale risulta anche, l'adeguamento del collegamento ferroviario Roma - Anzio - Nettuno per un miglioramento complessivo della fruibilità dei locali porti, in particolare anche a vantaggio del collegamento tra Roma e le Isole Pontine.

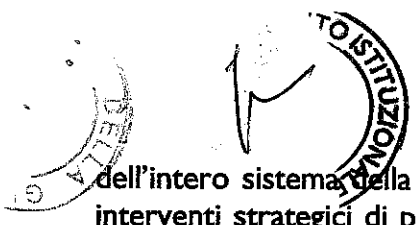
In questo quadro, si intende assegnare anche un nuovo ruolo ad alcune delle ferrovie dismesse. Pertanto il collegamento ferroviario Civitavecchia - Capranica - Orte, ed il più limitato tratto ferroviario dismesso Formia-Gaeta, si intendono portare all'attenzione del Governo centrale, candidandoli quali interventi strategici da realizzarsi ai sensi della L. n. 443/2001 "Legge Obiettivo", anche ai fini dell'acquisizione delle necessarie risorse. Nel primo caso, l'hub portuale di Civitavecchia - Orte ha lo scopo di collegare in via diretta il sistema logistico dell'Italia centrale, accorciando le distanze, implementando e liberando tutto il sistema di rete ferroviaria esistente a vantaggio anche di altri servizi dedicati, in particolare, al traffico passeggeri e pendolare fino a diventare un vero e proprio sistema metropolitano. Nel secondo caso, l'obiettivo è quello di riaccondare nuovamente il porto di Gaeta con il sistema ferroviario centrale.

Anche per quanto riguarda il sistema di metropolitane, oggi impostato solo a servizio della città di Roma, l'esigenza e l'idea del futuro è quella di estenderlo sicuramente ad un hinterland romano più vasto cercando anche di raggiungere le aree più periferiche della Regione. Ciò si potrà attuare anche attraverso la specializzazione di alcune linee ferroviarie che oggi attendono ad un diverso livello di esercizio.

Fondamentale obiettivo è anche lo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Ostia e Fiumicino, della relativa zona aeroportuale e dell'intera area del secondo polo turistico romano. Prioritario, inoltre, è il potenziamento del collegamento tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma e la messa a sistema dei porti turistici romani di Civitavecchia, Fiumicino, Ostia e Anzio, implementando detta portualità qualificandola anche a una maggior vocazione crocieristica.

In conclusione, il Piano che la Regione intende porre in campo si fonda su un sistema infrastrutturale complesso, sinergico rispetto alla grande portualità e interportualità laziale articolata su tre poli: a nord Civitavecchia/Orte, al centro Fiumicino/Ostia/Anzio, al sud Polo del sud pontino (Sabaudia/Terracina/Gaeta/Formia), collegato con il sistema stradale e ferroviario. La strategia del Progetto Regione, quindi, è diretta allo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'intero Lazio, salvaguardando la componente di sostenibilità ambientale-paesaggistica oltre che socio-economica, in equilibrio con l'attuale economia del Lazio.

La strategia descritta è in continuità con i contenuti della prima Intesa Generale Quadro sottoscritta il 20 marzo 2002 tra il Governo, rappresentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, e la Regione Lazio rappresentata dal Presidente della Regione, con la quale veniva condiviso il programma di infrastrutturazione



dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale, sulla base del primo programma degli interventi strategici di preminente interesse nazionale, di cui alla deliberazione CIPE n.121 del 21 dicembre 2001, da realizzarsi ai sensi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 "Legge Obiettivo".

Con il presente documento si intende integrare detta intesa con gli interventi già elencati al punto 1 e 2 che trovano valida motivazione nell'ambito del "progetto Regione" appena descritto.



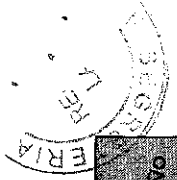
5

Tabella 2 Componente propositiva

| Nuovi inserimenti sistemi/ infrastrutturati/ opera | Soggetto Aggiudicatore | Progetti o Regione | Interrelazione con altri progetti regione | Benefici attesi | Costi | Finanz. Disponibili totali | Utilitario e | Fonti coperte (fonte legislativa ed importo) | Tiraggi o anno 1 | Tiraggi o anno 2 | Tiraggi o anno 3 | Tiraggi o anno 4 | Tiraggi o anno 5 | Tiraggi o anno 6 | Tempo complessivo per l'investimento |
|--|------------------------|--------------------|---|--|--------|----------------------------|--------------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|
| A) Sistema "Corridoio trasversale e Dorsale Appenninica"/Ripristino ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia | Regione Lazio | SI | - | Incremento quota merci trasportate su ferrovia | 450 M€ | - | 450 M€ | 50 M€ | 75 M€ | 150 M€ | 120 M€ | 55 M€ | 55 M€ | 55 M€ | 5 anni |
| B) Grandi "HUB aeroportuali" Potenziamento connessione con il sistema ferroviario nazionale, quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino, Aeroporto, compresa nuova stazione Fiera di Roma | RFI | SI | - | Miglioramento o accessibilità aeroportuale allontanamento del traffico petrolifero, sviluppo del collegamento o idroviario con Roma e Ostia, Sviluppo del traffico crocieristico | 520 M€ | - | 520 M€ | 50 M€ | 90 M€ | 100 M€ | 100 M€ | 100 M€ | 100 M€ | 80 M€ | 6 anni |

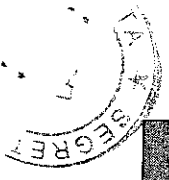


| Nuovi inserimenti sistema/ infrastruttura/ opera | Soggetto Aggirudicatore | Programo Regione | Interrelazione con altri progetti Regione | Benefici attesi | Costo | Finanz Disponibili totali | Ulteriori esigenze | Fondo di copertura (fonti legittimate ed importo) | Tiraggio lo anno 1 | Tiraggio lo anno 2 | Tiraggio lo anno 3 | Tiraggio lo anno 4 | Tiraggio lo anno 5 | Tiraggio lo anno 6 | Tiraggio lo anno 7-8-9 | Tempo complessivo invaridabile |
|--|-------------------------|------------------|---|--------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------------|--------------------------------|
| B1) Sistema "Grandi HUB aeroportuali" - Ampliamento HUB aeroportuali di Fiumicino (Orizzonte temporale 2020) | AdR - RFI | SI | - | Incremento traffico passeggeri | 2.000,00 M€ | - | 2.000,00 M€ | - | 50 M€ | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 950 M€ | 9 anni |

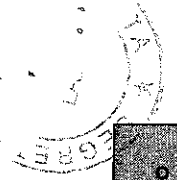


| Nuovi inserimenti sistema/ infrastrutturale/ opera | Soggetto Aggiricatore | Progetto Regione | Interrelazione con altri progetti regione | Benefici attesi | Costo | Finanz Disponibili totali | Ulteriori esigenze | Fondo di copertura (fonte legislativa ed importi) | Tiraggi o anno 1 | Tiraggi o anno 2 | Tiraggi o anno 3 | Tiraggi o anno 4 | Tiraggi o anno 5 | Tempo complessivo per l'investimento |
|---|-----------------------|------------------|---|---|--------|---------------------------|--------------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|
| C) Sistema "Grandi HUB aeroportuali" - Nuovo Aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate per l'accessibilità | ADR - RFI | SI | - | Rafforzamenti o sistema aeroportuale laziale Benefici ambientali in termini di inquinamento o acustico e igienico sanitario | 300 M€ | - | 300 M€ | | 50 M€ | 75 M€ | 125 M€ | 200 M€ | 50 M€ | 5 anni |
| Infrastrutture e ferroviarie | | | | | 200 M€ | 100 M€ | 100 M€ | Contratto di programma a Stato/RFI | | | | | | |

| Nuovi inserimenti sistema/ infrastrutturale/ opera | Soggetto Aggiricatore | Progetto Regione | Interrelazione con altri progetti regione | Benefici attesi | Costo | Finanz Disponibili totali | Ulteriori esigenze | Fondo di copertura (fonte legislativa ed importi) | Tiraggio anno 1 | Tiraggio anno 2 | Tiraggio anno 3 | Tempo complessivo per l'investimento |
|--|-----------------------|------------------|---|--|-------|---------------------------|--------------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| D) Sistema "HUB Portuale Civitavecchia" Adeguamento della dotazione intermodale a servizio del Porto di Civitavecchia - Stazione Marittima | Regione Lazio | SI | - | Miglioramento della mobilità regionale | 60 M€ | - | 60 M€ | | 9 M€ | 36 M€ | 27 M€ | Tre anni |



| Nome/ inserimenti sistema/ infrastruttura/ opera | Soggetto Applicatore e | Progetto Regione | Interrelazioni e con altri progetti regionali | Benefici attesi | Costo | Finanziamenti disponibili totali | Ulteriori esigenze | Fondi operativi (fonti legislative a ed importi) | Tiraggi d'anno 1 | Tiraggi d'anno 2 | Tiraggi d'anno 3 | Tiraggi d'anno 4 | Tempo complessivo per l'investimento |
|---|--|------------------|---|---|--------|----------------------------------|--------------------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|
| E) Rafforzamento del sistema portuale romano/ HUB portuale di Fiumicino | Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino Gaeta | SI | - | Sviluppo del traffico crocieristico, navi ro-ro in grado di alleggerire il porto di Civitavecchia, miglioramento a mare della città con allontanamento del traffico petrolifero, sviluppo del collegamento idroviario con Roma e Ostia. | 297 M€ | 297 M€ | 297 M€ | - | 30 M€ | 80 M€ | 100 M€ | 87 M€ | 4 anni |
| Nuovo porto Fiumicino | | | | | | | | | | | | | |



| Nuovi inserimenti sistemi/infrastruttura/ opera | Soggetto Aggittatore | Progetto Regionale | Interrelazione con altri progetti regione | Beneficio atteso | Costo | Finanz. Disponibili in totale | Ultimo esigibile | Fonti di copertura (fonte legislativa ed importi) | Tiraggio anno 1 | Tiraggio anno 2 | Tiraggio anno 3 | Tiraggio anno 4 | Tiraggio anno 5 | Tiraggio anno 6 | Tempo complessivo per l'investimento |
|---|----------------------|--------------------|---|---|----------|-------------------------------|------------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| F) Intervento adeguamento potenziamento della ferrovia Roma-Pescara | RFI | SI | - | Miglioramento della mobilità interregionale | 2.000 M€ | - | 2.000 M€ | - | 30 M€ | 70 M€ | 200 M€ | 400 M€ | 800 M€ | 500 M€ | 6 anni |

| Nuovi inserimenti sistemi/infrastruttura/ opera | Soggetto Aggittatore | Progetto Regionale | Interrelazione con altri progetti regione | Beneficio atteso | Costo | Finanz. Disponibili in totale | Ultimo esigibile | Fonti di copertura (fonte legislativa ed importi) | Tiraggio anno 1 | Tiraggio anno 2 | Tiraggio anno 3 | Tempo complessivo per l'investimento |
|---|----------------------|--------------------|---|------------------------------------|-------|-------------------------------|------------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| G) Sistema "Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa" - Sistema del Pontino - Ripristino ferrovia regionale Formia - Gaeta | Regione Lazio | SI | - | miglioramento mobilità Sud Pontino | 40 M€ | - | 40 M€ | - | 5 M€ | 20 M€ | 15 M€ | 3 anni |

| NUOVI inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera | Soggetto Agjudicat/ore | Progetto regione | Interalazi one con altri progetti regione | Benefici attesi | Costo | Finanziati Disponibili Totali | Ulterio ri esigenze | Fondi di copertura (Fonte legislativa ed Importi) | Tiraggi o anno 1 | Tiraggi o anno 2 | Tiraggi o anno 3 | Tiraggi o anno 4 | Tiraggi o anno 5 | Tiraggi o anno 6 | Tiraggi o anno 7 | Tempo comples sive per investi mento |
|--|------------------------|------------------|---|---|---------|-------------------------------|---------------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|
| G1) Sistema "Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa" - Sistema del Pontino - Pedemontana di Formia - variante alla SS 7 Appia | ANAS Spa | Si | - | L'intervento è parte fondamentale del modello a rete e permette di garantire il collegamento del sud del Lazio evitando i centri abitati in un percorso non costiero | 845 M€ | 84,75M€ | 767 m€ | Delibera Cipe n. 98 del 2006 | 40 | 100 | 130 | 170 | 140 | 130 | 135 | 7 anni |
| Viabilità accessoria alla Pedemontana | Comune di Formia | Si | - | L'intervento avrà benefici diretti in fase di realizzazione della Pedemontana per ovviare ai problemi del cantiere, mentre a Pedemontana ultimata rappresenterà il collegamento tra la Viabilità esistente e la nuova viabilità | 29,1 M€ | 10 M€ | 19,1 M€ | | | | | | | | | |

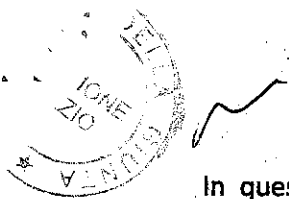


[Handwritten signature]



LINEE GUIDA DEL PIANO STRATEGICO INFRASTRUTTURALE DELLA REGIONE LAZIO

Roma, 7 aprile 2011



In questa era di crescente globalizzazione, in cui il concetto di settori e attività industriali è superato, si impongono risposte strategiche coordinate, in una prospettiva che tenga conto dell'intera catena del valore, dalle infrastrutture e materie prime ai servizi post-vendita.

La Regione Lazio ha avviato un nuovo ciclo di sviluppo per uscire dall'attuale crisi economica. Come declinato nel Piano Lazio 2020, lo sviluppo della Regione passerà per quattro direttrici: crescita **intelligente**, crescita **inclusiva**, crescita **sostenibile**, crescita **coordinata**.

Sarà una **politica integrata di sviluppo**, basata sulla coesione sociale, economica e territoriale della Regione, in cui non si vogliono individuare ambiti di sviluppo e settori strategici ma valorizzare le vocazioni territoriali attraverso una progettualità integrata.

Si punta alla creazione e allo sviluppo di piccole e medie imprese, attraverso l'agevolazione all'accesso al credito, promuovendo l'internazionalizzazione e attraverso una forte spinta all'innovazione; allo sviluppo sostenibile dei territori, in cui la crescita si coniughi con il rispetto dell'ambiente attraverso strumenti innovativi che garantiscano un utilizzo eco-efficiente delle risorse ambientali; ad una forte politica del turismo, visto che il territorio della regione Lazio è connotato da una dotazione di risorse, antropiche e naturali, ad elevata vocazione turistica; ad una efficace politica per attrarre investimenti e capitali.

Per realizzare questi obiettivi e soprattutto per riuscire ad attrarre investimenti pesano molto le **infrastrutture** e la **logistica**. E' su questi aspetti che misuriamo la capacità di essere concorrenziali e l'efficienza.

La logistica è un discorso trasversale ai cittadini, agli imprenditori, al turismo.

Il Lazio per la sua configurazione geografica può rivestire un ruolo molto importante nel sistema della logistica europea. La Regione Lazio ha sempre rappresentato il nodo strategico di confluenza di persone e merci, svolgendo contemporaneamente la funzione di corridoio di transito nord-sud e producendo in termini di mobilità, importanti flussi all'interno e all'esterno del confine regionale, proiettandosi anche verso il più vasto mercato del Mediterraneo.

Lo sviluppo della **piattaforma logistica** è centrale nella strategia di dotare il Lazio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture, promuovendo l'integrazione del territorio con le reti trans-europee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marittimo anche a corto raggio.




L'offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto, pur in fase di ammodernamento ed adeguamento, ad oggi non risulta ancora in grado di garantire un livello soddisfacente rispetto alla domanda esistente. Ciò rappresenta sicuramente un freno alla possibile crescita e sviluppo dell'economia regionale e nazionale.

Il Piano che la Regione Lazio intende proporre prevede infrastrutture viarie, ferroviarie e metropolitane, oltre che portuali, avendo come baricentro gli hub aeroportuali internazionali su scala regionale e interregionale. La programmazione territoriale e infrastrutturale deve rispondere all'obiettivo di adottare criteri di sviluppo omogenei per i territori e di incentivare le modalità integrate di trasporto per favorire lo sviluppo policentrico, anche attraverso il coinvolgimento attivo delle province e dei comuni interessati.

Altro tema è quello del turismo nautico. L'intento è quello di partire dal recupero delle nostre coste, attraverso interventi di risistemazione delle spiagge non più con ripascimenti morbidi ma con interventi strutturali, e di programmare un Piano della portualità turistica al fine di evitare interventi che non rientrano nel sistema di sviluppo sostenibile della nostra costa. In questo modo, l'obiettivo è quello di creare un sistema di approdi e porti turistici che risponda ad una vasta domanda non solo nazionale. Contestualmente la Regione intende sostenere la portualità da diporto con due poli cantieristici a nord e sud del Lazio.

La portualità è chiamata a svolgere due fondamentali funzioni strategiche: da un lato riveste un ruolo essenziale nel sistema logistico, svolto dagli scali portuali come principali nodi di scambio dei flussi interni e con l'estero; dall'altro partecipa allo sviluppo economico della nostra Regione, grazie al contributo delle attività direttamente e indirettamente collegate ai porti e alla capacità di attrarre quote sempre maggiori di traffico, in particolare merci.

Nell'ambito delle attività produttive legate al mare, la nautica costituisce per il Lazio uno degli assi portanti per il peso economico che ha e per le potenzialità che esprime. Al quinto posto in Italia per numero di aziende, al settimo per addetti, 9.650 posti barca, vale a dire il 7,3% dei posti barca nazionali, un miliardo di euro di fatturato, un distretto della nautica che conta 480 imprese con oltre duemila addetti. Il comparto rappresenta una ricchezza importante per il territorio ed una risorsa preziosa per il turismo.



In questa prospettiva fondamentale è potenziare l'infrastrutturazione portuale, affinché gli approdi turistici romani laziali diventino il benchmark del diportismo mondiale, in quanto dotati di vantaggi localizzativi ineguagliabili.


Il potenziamento infrastrutturale deve essere poi accompagnato dal rafforzamento della qualità dei servizi offerti, connessi in particolare al settore diportistico. Questi servizi nel prossimo futuro andranno quindi potenziati e, in quest'ottica, fondamentale è la capacità di anticipare, con adeguate politiche formative, la futura domanda di lavoro per permettere un efficiente matching tra le esigenze delle imprese e delle istituzioni e l'offerta di posizioni lavorative.

E' strategico, quindi, promuovere per tempo la migliore formazione dei giovani per rendere disponibili competenze appropriate per lo sviluppo della diportistica (marinai, macchinisti, carpentieri, manutentori, ingegneri navali, etc.). Tale settore ha poi la capacità di attivare consistenti effetti moltiplicativi sul reddito e l'occupazione di altri settori a valle e monte – in particolare quello turistico-culturale – sicché consente l'attivazione di esternalità positive di spessore per l'intero territorio laziale e nazionale. L'industria nautica, comprensiva del suo indotto turistico, infatti, può contare su un moltiplicatore dell'occupazione pari a 7,9 e un moltiplicatore della produzione pari a 4,5 (Cfr. 3° Rapporto sull'Economia del Mare – Federazione del Mare/Censis).

Per quanto attiene al centro del Lazio, occorre puntare allo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino ed Ostia, della zona aeroportuale e dell'area vasta che tocca l'Eur, Civitavecchia, Ostia, Fiumicino, alla messa a sistema dei porti turistici romani e alla realizzazione di un nuovo porto di Fiumicino, in grado di ospitare imbarcazioni di media-grande dimensione, avvicinando l'offerta alla domanda di posti barca, proveniente in particolare da altri Paesi. Questo genere dimensionale di imbarcazioni, inoltre, è quello dove l'industria nautica nazionale eccelle e riesce a generare maggiore valore aggiunto e occupazione.

La realizzazione di questo polo portuale, per le caratteristiche connesse alla sua posizione, consente di potenziare ulteriormente la capacità attrattiva dell'intero Paese a livello internazionale. Esso infatti:

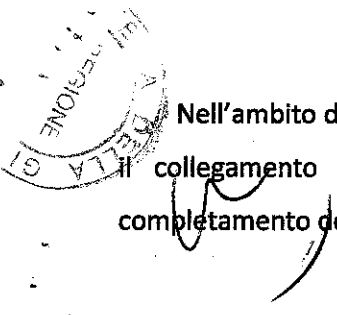
- è in prossimità della città forse più ricca di bellezze storico-monumentali del mondo e dell'importante hub internazionale di Fiumicino dove, peraltro, è stato programmato un impegnativo programma di investimenti;

- 
- è contiguo a rilevanti arterie di collegamento stradale, autostradale e ferroviario (alta velocità) che consentono ai turisti/diportisti di trasformarsi agevolmente in visitatori dell'intera nazione e fruitori del più ampio patrimonio culturale a livello mondiale;
 - permette veloci collegamenti con la Sardegna, isola con spiccata vocazione turistica soprattutto per la bellezza del mare e delle coste ed è inoltre in prossimità di coste e altre isole rinomate in tutto il mondo del litorale laziale e campano;
 - può beneficiare della vicina localizzazione di aziende nautiche di assoluto rilievo nel panorama Europeo: il sistema produttivo locale della nautica che comprende 22 comuni, prevalentemente localizzati nelle province di Roma e di Latina. Questo sistema ricopre un ruolo di rilievo in termini di numero di imprese, ma soprattutto di capacità tecniche e qualità dei prodotti. La filiera comprende attività di tipo manifatturiero (imbarcazioni e componenti strutturali, equipaggiamenti e sistemi integrati per la navigazione) e di servizio, nella logistica e nella manutenzione.

Al potenziamento dell'area di Fiumicino si deve accompagnare poi una attività di infrastrutturazione dell'intero Centro Lazio quale baricentro nazionale capace di catalizzare importanti flussi turistici, soprattutto internazionali, e di attivare politiche di *cross-selling* di cui si avvantaggeranno numerose altre località italiane. Il Lazio, in pratica, dovrà diventare, anche nel settore del diporto nautico, la porta di ingresso dell'Italia.

Risulta pertanto prioritario potenziare il collegamento tra Roma e l'aeroporto e prevedere l'ampliamento dell'hub di Fiumicino. Quest'ultimo oggi conta oltre 33 milioni di passeggeri all'anno (circa il 26% del totale dei passeggeri in transito negli aeroporti italiani), ha un trend di crescita decennale del 29% e rappresenta il secondo polo produttivo del Paese. Fiumicino sta crescendo anche nell'attuale fase di crisi, ed è ormai entrato a far parte dei grandi hub (nella graduatoria europea, ha superato per traffico un grande aeroporto come quello di Monaco). Per i prossimi anni si stimano circa 50 milioni di passeggeri. Ciò rende prioritario potenziare questa primaria infrastruttura di valore nazionale e potenziale volano della creazione di ricchezza.

Per quanto concerne il nord del Lazio, è prioritario il rafforzamento dell'hub portuale di Civitavecchia, insieme all'integrazione con l'apparato ferroviario e stradale ad esso collegato, che consentirà guadagni di efficienza ed efficacia e un miglioramento in termini di funzionalità al sistema di mobilità nel Lazio con riferimento alla fascia costiera. Il ripristino della ferrovia Orte-Civitavecchia consentirà il collegamento merci su ferro diretto tra il porto commerciale e l'interporto di Orte, la cui linea ferroviaria si allaccia alla rete trasportistica nazionale. Questo intervento assume una rilevanza nazionale, poiché l'interposto di Orte è riconosciuto tra i principali interventi infrastrutturali in grado di svolgere la funzione di volano economico dell'Italia centrale.



Nell'ambito della strategia regionale, l'aeroporto di Viterbo e le infrastrutture ad esso collegate, tra cui il collegamento funzionale con il sistema metropolitano della Capitale, dovranno costituire il completamento del sistema aeroportuale laziale.

L'altro polo strategico è quello pontino, in cui appare prioritario la realizzazione del Corridoio intermodale della Roma-Latina e il collegamento Cisterna-Valmontone, la realizzazione della Pedemontana di Formia e il ripristino della ferrovia regionale Formia-Gaeta. I porti di Formia e Gaeta dovranno avere il collegamento con il sistema ferroviario e con il sistema della grande viabilità regionale, sia per quanto riguarda il traffico merci che per il trasporto passeggeri.

In tale area ci sono le potenzialità per la creazione di un grande polo turistico-culturale e congressuale. Il polo Pontino, infatti, si trova a metà strada tra l'aeroporto di Fiumicino e quello campano, oltre alla possibilità offerta dalla metropolitana del mare della costa laziale e di quella campana attraverso il potenziamento di Laziomar.

Con la realizzazione di questi assets strategici il sistema di mobilità regionale intende dare priorità alla realizzazione delle infrastrutture di carattere intermodale, che connettono le reti di trasporto marittima, ferroviaria e stradale/autostradale. La tempestiva realizzazione delle infrastrutture intermodali è, infatti, di grande importanza per il ruolo del Lazio nel Mediterraneo. Quest'ultimo è oggi uno dei crocevia fondamentali del commercio mondiale; è per questo che al sistema dei porti e alla logistica che ad esso fa riferimento si presenta l'occasione di porsi come uno dei principali hub nella rete dei traffici internazionali.

La Regione Lazio potrà cogliere appieno questa opportunità soltanto se potrà contare su una efficiente rete infrastrutturale dotata di nodi intermodali in grado di connettere i porti con le principali direttrici di trasporto, nel rispetto delle esigenze di valorizzazione dei tessuti urbani e di sostenibilità dei processi di sviluppo così attivati, divenendo una vera e propria piattaforma logistica e di interscambio tra i paesi del Mediterraneo e il Nord-Europa.

Gli obiettivi del Piano strategico della mobilità sono così sintetizzabili:

- creare un accesso equilibrato al traffico intercontinentale tramite la strutturazione e riqualificazione dei porti ed i servizi ad essi afferenti in collegamento con le aree interne della regione;
- ampliare l'aeroporto di Fiumicino, adeguandolo anche a livello infrastrutturale;
- favorire il potenziamento delle reti secondarie e il loro collegamento con le principali



reti ferroviarie e stradali;

- promuovere equilibrati programmi di sviluppo articolati sui tre poli costieri e i due poli delle aree interne.

Entrando nel dettaglio della programmazione delle infrastrutture, per quanto concerne la rete della grande viabilità regionale, negli ultimi decenni si è consolidata l'idea programmatica di articolare la maglia su tre direttrici longitudinali:

- la direttrice costiera rappresentata dalla autostrada A/12 Roma Civitavecchia e autostrada Roma Latina,
- la direttrice interna rappresentata dalla autostrada A/1 e A/2 Firenze Roma Napoli,
- la direttrice appenninica rappresentata dalla dorsale viaria Terni, Rieti, Avezzano, Sora, Atina, Isernia.

Queste direttrici sono collegate da assi viari trasversali:


- la trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni;
- la strada dei Monti Lepini Latina Frosinone che prosegue con la Frosinone Sora;
- la trasversale pontina Cisterna Valmontone;
- la trasversale sud Cassino Formia che prosegue con la Pedemontana di Formia;
- la Fondi Ceprano.

Ad integrazione di questa rete il sistema dovrebbe essere completato con l'adeguamento dei due assi viari radiali rappresentati dalla Cassia e dalla Salaria, chiudendo così una maglia infrastrutturale complessa che mette in comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le grandi direttrici di comunicazione nazionali, con le aree interne, con gli hub portuali e interportuali, con i principali poli portuali e produttivi regionali.

Il sistema ferroviario di rilevanza nazionale è articolato su due fasce: una fascia costiera e una fascia centrale, che si intersecano sul nodo di Roma. A ciò si aggiunge tutto un sistema di ferrovia a rilevanza regionale sostanzialmente dedicato al traffico passeggeri di tipo pendolare, diretto ai maggiori poli produttori di utenza. Inoltre da poco sull'asse centrale si inserisce anche la linea veloce TAV.

Detto sistema ferroviario nell'economia laziale riveste importanza strategica per garantire la mobilità di persone e merci all'interno del territorio e la Regione Lazio, nell'ambito dello sviluppo del trasporto ferroviario regionale, persegue l'obiettivo programmatico di:

- incrementare la quota della domanda di spostamenti di passeggeri e merci;

- 
- assicurare spostamenti più regolari, confortevoli, sicuri a costi contenuti;
 - incentivare lo sviluppo sostenibile della mobilità sul territorio in termini di adeguamento dei nodi di interscambio funzionali all'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria;
 - ecocompatibilità del trasporto, innovazione tecnologica per il miglioramento della circolazione ferroviaria.

Tale sistema infrastrutturale, sia esso ferroviario che stradale, del Lazio ben si inserisce nell'ambito di una più vasta programmazione di scala nazionale e nell'ambito dei "corridoi" transnazionali, oggetto di specifiche pianificazioni a livello europeo.

I porti, gli interporti, gli aeroporti e le loro infrastrutture di collegamento, siano esse ferroviarie che stradali, sono elementi indispensabili per un sistema di trasporto multimodale.

In questo quadro, si inserisce l'attuale sistema portuale laziale, oggi articolato in portualità a competenza Statale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e portualità a diretta competenza regionale (porti di Anzio, Formia, e Terracina, oltre ai porti delle due isole Ponza e Ventotene).


Attualmente la rete portuale della costa laziale, nonostante riceva una crescente pressione dal diportismo nautico, dalla cantieristica e dal turismo, presenta uno sviluppo contenuto rispetto alla domanda potenziale. E' necessario porre presto fine a tale vincolo di offerta, perché la valorizzazione ed il potenziamento dei porti non è solo un beneficio per chi abita nelle zone insulari o per il turista, ma è anche un canale per sviluppare il commercio e l'economia legata al turismo, sia balneare che nautico.

Nello specifico, l'integrazione della portualità, con l'apparato ferroviario e stradale a suo servizio, dovrà fare un salto qualitativo in termini di funzionalità, efficacia ed efficienza, quale sistema di mobilità nel Lazio, anche con riferimento alla specifica fascia costiera. Da Formia /Gaeta a Fiumicino, a Civitavecchia, la portualità dovrà trovare il suo collegamento con il sistema ferroviario e con il sistema della grande viabilità di interesse regionale, sia per quanto riguarda il traffico merci che per il trasporto passeggeri.

Un collegamento dal porto di Fiumicino, con tutto il sistema infrastrutturale e della logistica retro portuale, risulta essere essenziale anche in vista degli sviluppi futuri di detta portualità, più prossima all'area romana.

Essenziale risulta anche, l'adeguamento del collegamento ferroviario Roma – Anzio - Nettuno per un miglioramento complessivo della fruibilità dei locali porti, anche a vantaggio del collegamento tra Roma e le isole Pontine.

Il sistema aeroportuale dovrà essere potenziato attraverso l'ampliamento dell'hub di

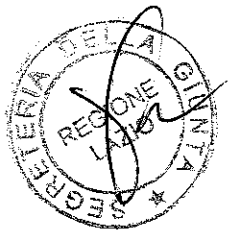


Fiuggino e la realizzazione dell'aeroporto di Viterbo, con la conseguente dotazione infrastrutturale ad essi collegata.

In questo quadro, si intende assegnare anche un nuovo ruolo ad alcune delle ferrovie dismesse. Pertanto si intende portare all'attenzione del Governo il collegamento ferroviario Civitavecchia – Capranica – Orte ed il più limitato tratto ferroviario dismesso Formia-Gaeta, candidandoli quali interventi strategici da realizzarsi ai sensi della L. n. 443/2001 "Legge Obiettivo", anche ai fini dell'acquisizione delle necessarie risorse. Nel primo caso, l'hub portuale di Civitavecchia - Orte, ha lo scopo di collegare in via diretta il sistema logistico dell'Italia centrale, implementando e liberando tutto il sistema di rete ferroviaria esistente a vantaggio anche di altri servizi, in particolare quelli dedicati ad un traffico passeggeri e pendolare. Nel secondo caso, l'obiettivo è quello di raccordare nuovamente il porto di Gaeta con il sistema ferroviario centrale.

Per quanto riguarda il sistema di metropolitane, oggi impostato solo a servizio della città di Roma, l'esigenza è quella di estenderlo ad un hinterland romano più vasto, cercando anche di raggiungere le aree più periferiche della Regione. Ciò si potrà attuare anche attraverso la specializzazione di alcune linee ferroviarie, tali da dar vita ad una vera e propria metropolitana regionale.

Una strategia, in conclusione, diretta, in particolare, allo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'intero Lazio, salvaguardando comunque ogni sostenibilità ambientale-paesaggistica ed anche socio-economica, in equilibrio con l'attuale economia del Lazio.



**Il Direttore del Dipartimento
Istituzionale e Territorio
(Dott. Luca Fegatelli)**

