

INDIRIZZI PER LA STESURA DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PRMTL)

Integrazioni e nuovo sviluppo

Il Lazio ha registrato nel 2011 un prodotto interno lordo (PIL) di 169 miliardi di euro, il 10,7% del prodotto nazionale, paragonabile a quello di intere nazioni europee. Tuttavia la recessione **ha ridotto negli ultimi cinque anni il PIL regionale del 6,4% in termini reali**, con conseguenze drammatiche: hanno chiuso oltre 57.000 imprese e sono incrementati i disoccupati di 100.000 unità, con oltre 250.000 persone senza lavoro. **L'indice di competitività regionale (JRC, EU Regional Competitiveness Index 2010), colloca il Lazio al 133esimo posto su 271 regioni continentali.** Per avere un termine di paragone, la regione più competitiva in Europa è la regione di Amsterdam; in Italia è la Lombardia, al 95esimo posto.

Lo **sviluppo socio-economico** di un Paese è legato strettamente **alla qualità del suo sistema di mobilità: innovare** in tale ambito significa permettere ai cittadini di vivere a 360°, **eliminando sprechi e diseconomie, creando opportunità sociali e tempo libero, migliorando la sicurezza e i servizi, la qualità della vita e la competitività.** Per un Paese come l'Italia, **realizzare un sistema integrato di mobilità intelligente** può valere fino a cinque punti di PIL (circa 80 miliardi di euro), producendo ulteriori benefici quali l'aumento della **creatività e dell'innovazione**, nuovi **investimenti** attivabili anche **dall'estero, minori costi sociali** e, in generale, il rilancio dell'immagine complessiva della Regione.

Il trasporto e la mobilità sono fondamentali **per la crescita del mercato interno** e per quello **esterno**. Viaggiare agevolmente permette la crescita economica e la creazione di nuovi posti di lavoro. Ma, per essere competitivo, **il trasporto deve essere sostenibile e globale.** Proprio per tali motivi, **il sistema della mobilità di persone e merci** deve essere considerato **un settore importante per il rilancio del Lazio e per attrarre investimenti.**

Roma è il punto focale di un grande sistema insediativo di 10 milioni di abitanti, che comprende il Lazio e la Campania, connesso dalla recente realizzazione dell'alta velocità con enormi potenzialità ancora inesprese. Roma è la quarta città europea per destinazione **turistica con circa 12 milioni di arrivi l'anno.** Il sistema romano è riconosciuto come una delle 20 localizzazioni logistiche di grande attrattività in Europa. **Il porto di Civitavecchia è leader nel mediterraneo per le crociere** insieme a Barcellona con oltre **2 milioni di passeggeri l'anno.** **L'aeroporto di Fiumicino è il sesto a livello Europeo** e il ventiseiesimo a livello mondiale **con oltre 36 milioni di passeggeri.**

Le potenzialità del sistema sono però limitate da **rilevanti criticità:**

- **Il trasporto pubblico passeggeri**, in costante crescita, è **di scarsa qualità e insufficiente capacità**, con un **inadeguato sistema informativo** tradizionale e una **carenza di un sistema di infomobilità integrato** tra i diversi modi. Circa 900.000

pendolari, di cui almeno la metà sulla sola Capitale, vivono ogni giorno disagi dovuti a sovraffollamento, ritardi, stazioni degradate, e corrispondenze inesistenti o incerte.

- **Le risorse necessarie per realizzare un TPL adeguato ad una regione come il Lazio, sono scarse e quindi inadeguate a garantire elevati standard di qualità e quantità. A ciò si aggiunga che per l'anno 2013 la precedente Amministrazione Regionale ha anticipatamente impegnato e speso le risorse assegnatele** (dal 2010 sono stati effettuati impegni contabili sulle annualità successive, portando un disallineamento tra la spesa praticata nell'anno in corso e lo stanziamento riferito allo stesso anno, accumulando un disavanzo di oltre **717milioni di euro**), **arrivando a sommare un debito di partenza di circa un miliardo di euro.**
- **La mancata utilizzazione dei Fondi europei**, risorse finalizzate a sostenere lo sviluppo delle imprese e l'occupazione, ha fatto sì che il **Lazio è riuscito a spendere solo il 40% dei quasi 1,5 miliardi di euro di dotazione finanziaria** messi a disposizione tra contributo europeo e nazionale per la Programmazione 2007-2013.
- **Il porto di Civitavecchia è privo di una stazione marittima e di servizi di trasporto efficienti su gomma e su ferro** per il suo traffico crocieristico.
- **L'aeroporto di Roma non figura tra i primi cento** in una classifica internazionale basata sulla qualità dello scalo valutata dai passeggeri.
- **Il trasporto privato conta un parco autovetture e motocicli circolanti più alto d'Italia**, 800 ogni mille abitanti (ACI, 2010), Questo risultato non dipende dal reddito, ma dalla dispersione degli insediamenti, dal consumo del territorio rurale e dalla insufficienza dei trasporti pubblici, solo in parte giustificata dal fatto che l'ambiente rurale è più difficile e costoso da servire adeguatamente. **Il risultato è un indice di congestione dell'area romana al quinto posto in Europa.**
- **Il trasporto merci e la logistica laziale avviene principalmente su strada** attestandosi sulla media della situazione italiana. La forza della logistica sono le economie di scala. **I porti laziali sono dei microporti; l'aeroporto di Fiumicino non riesce a far decollare il Cargo aereo**, pur avendo un'importante infrastruttura a disposizione, Cargo City; **il trasporto ferroviario merci è in costante calo**, non solo per effetto della crisi; **gli interporti esistenti sono in stato fallimentare**, anche se si assiste ad una ripresa delle attività per l'interporto di Orte del quale ne andrà attentamente valutato il piano di sviluppo dal punto di vista tecnico ed economico.
- **Le infrastrutture soffrono** della enorme lunghezza dei tempi per il completamento, anche per opere minori e **delle numerose incoerenze funzionali della rete**. Inoltre sono presenti nel Lazio strade e ferrovie, anche importanti, prive di adeguati standard per la circolazione e per la sicurezza.
- **Roma è penultima**, solo prima di Atene, su 36 **città europee** considerate in una **classifica sull'attrattività per le imprese internazionali**. Londra e Parigi sono ai primi due posti, Milano è 12esima.

E' indispensabile, per un rilancio del settore in termini di competitività, che la Regione, così come previsto dal Titolo V della Costituzione, assuma un ruolo fortemente propositivo adottando, finalmente, una visione integrata del sistema della mobilità laziale attraverso il **Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)** strumento principale di pianificazione regionale redatto in concorso con lo Stato e di concerto con le altre Regioni e con Roma Capitale. Il progetto di costruzione di un nuovo modello di trasporto pubblico nel Lazio e il **perseguimento di maggiori livelli di efficienza sono anche le condizioni indispensabili per poter ridefinire con il Governo le risorse attualmente destinate alla Regione Lazio** e a Roma Capitale per l'**offerta di trasporto** secondo criteri di **maggior equità rispetto alle altre realtà italiane e per un servizio migliore e meno costoso per i cittadini**. Tale pianificazione dovrà mirare a riportare equilibrio e razionalità tra le diverse e, talora, contrapposte esigenze degli Enti locali, **premiando quegli Enti** che nella loro azione di **governo privilegiano politiche volte a favorire il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile**. Ciò in particolare risulta necessario anche alla luce di quanto disposto dal DL n. 95/2012 (*spending review*) che nei criteri di distribuzione dei fondi per il trasporto tra le diverse Regioni andrà a premiare le azioni di efficientamento del sistema in relazione al soddisfacimento della domanda di trasporto, al miglioramento quali-quantitativo dei servizi, al miglioramento del rapporto costi/ricavi.

Il Piano dovrà individuare politiche, strategie, strumenti che **consentano una crescita sostenibile del territorio**, al fine di raggiungere alcuni degli obiettivi principali indicati dall'Europa, quali:

- Migliorare la qualità della vita per i cittadini europei;
- Ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti;
- Contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico in Europa (20% sostituzione di convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi nel settore dei trasporti su strada entro il 2020);
- Rendere le regioni europee più competitive.

Il Piano, quindi, **studierà e definirà**:

- Un **Sistema integrato di mobilità intelligente** che, grazie ad **efficienti ed eco-compatibili sistemi di trasporto** (urbano, regionale e a lunga distanza), permetta di **ridurre l'impatto ambientale** causato dalle emissioni dei trasporti (circa il 38% delle emissioni di CO₂ è causato dal trasporto e la metà di queste dalle auto private) e di **decongestionare la viabilità stradale**, di contribuire **all'approvvigionamento energetico alternativo** (con l'obiettivo di sostituire il 20% dei convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi entro il 2020) e di **migliorare la qualità della vita dei cittadini** tenendo conto delle esigenze ecologiche, economiche e sociali.
- Un sistema **integrato tra la città di Roma, la sua area metropolitana** e le diverse **zone del territorio regionale**, valorizzando **le vocazioni strategiche dei singoli**

luoghi così da decentrare le funzioni e i centri dello sviluppo nei Comuni della Regione, al fine di **diminuire la necessità dello spostamento**.

- Un **coordinato piano di investimenti sulla mobilità sostenibile** che rilanci le scelte strategiche fatte in precedenza attraverso il potenziamento e l'ammodernamento di strumenti ed infrastrutture esistenti, **incrementando il sistema del trasporto su ferro** ed il trasporto pubblico in generale, **adottando un'innovazione sostenibile**.
- **Una offerta di trasporto** in grado di garantire **l'attuale e la futura domanda**, tenendo conto dell'esplosione di quest'ultima che entro 20 anni renderà inadeguati tutti i sistemi di trasporto utilizzati oggi, soprattutto in termini di congestione. Su scala mondiale, la mobilità umana è sestuplicata negli ultimi 40 anni e, solo negli ultimi dieci anni, è aumentata di dieci volte. In prospettiva, quindi, **il quadro della mobilità a livello globale in termini di inquinamento, congestione e sicurezza, già oggi critico, è destinato a diventare ancora più pesante**.
- Iniziative che possano **migliorare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci**, garantendo una logistica competitiva in un ambiente meno inquinato e con la certezza per gli approvvigionamenti energetici.

A questo proposito, in linea con quanto previsto nel programma elettorale del Presidente Zingaretti, si proporrà ai soggetti istituzionali, sociali e economici **una piattaforma articolata con le attività da svolgere**, le infrastrutture da valutare, i servizi da potenziare e le integrazioni tra i modi di trasporto, le relazioni con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione regionale e i rapporti con le altre regioni e con il Governo.

A - REALIZZARE UN SISTEMA DI MOBILITA' CONCERTATO CON GLI ALTRI ENTI ISTITUZIONALI E CON I CITTADINI

1. Il Piano partirà da quanto già elaborato e proposto dal P.R.M.T.L., completato nel 2010 e ne verificherà i necessari aggiornamenti anche in virtù della congiuntura economica e della conseguente diminuzione di risorse pubbliche. A tal fine sarà di fondamentale importanza definire le priorità di intervento. **La nuova elaborazione ed il monitoraggio saranno partecipate, in una logica di collaborazione inter-istituzionale**, con l'apporto di tutte le componenti sociali e economiche. Fondamentale sarà allineare gli strumenti di pianificazione ai diversi livelli (Province, Roma Capitale e Comuni) per promuovere azioni concertate.
2. Obiettivo del Piano sarà quello di promuovere lo studio e il monitoraggio dei fenomeni e delle problematiche relative alla mobilità di merci e persone, alle infrastrutture, al trasporto e alla logistica e diffusione dei risultati, contribuendo fattivamente alla realizzazione di iniziative e progetti strategici in grado di generare ricadute positive a favore del territorio provinciale e regionale. Verranno sviluppate tre principali linee di ricerca agli studi del PRMTL secondo tre principali linee di ricerca:

- a. approfondire la posizione della rete logistica regionale nel contesto dei flussi mondiali e nazionali di merci ed una stima del traffico che potenzialmente potrebbe essere attirato da tale rete e sulla congruità delle attuali dotazioni infrastrutturali e di servizio regionali rispetto alle potenzialità di traffico identificate;
- b. fornire un'analisi dettagliata dei fabbisogni di trasporto merci e di logistica orientata a definire a quali condizioni il sistema logistico del Lazio potrà inserirsi con successo all'interno delle geometrie nazionali ed internazionali di movimentazione delle merci;
- c. contribuire alla implementazione del piano regionale della logistica recentemente elaborato dalla Agenzia Regionale per la Mobilità (AREMOL) tenendo in considerazione il punto di vista e le esigenze operative degli associati a Confetra Lazio ed in generale delle aziende settore del trasporto merci e della logistica al fine di consolidare la piattaforma integrata logistica nel Lazio selezionando gli interventi prioritari e gli obiettivi da raggiungere nel breve, medio e lungo periodo.

Tali studi dovranno anche tenere conto, oltre che delle prospettive di sviluppo dei principali poli logistici terrestri, anche della compatibilità del traffico merci con quello passeggeri e delle crociere che oggi impegnano buona parte delle strutture portuali.

A partire da questi ragionamenti, la Fondazione metterà a punto, a beneficio dei soggetti istituzionali e degli operatori, un quadro sufficientemente dettagliato di informazioni circa le dimensioni e le caratteristiche del mercato naturale e di quello potenziale della rete logistica laziale.

UNINDUSTRIA l'Associazione territoriale del sistema Confindustria di Roma Frosinone Rieti Viterbo ha già collaborato fattivamente nella stesura dei documenti di Piano del 2010 e ha messo a punto un portale dedicato alle infrastrutture nel Lazio che può utilizzare il PRMTL.

Molti altri sono gli operatori già partecipanti alle precedenti elaborazioni del Piano che si sono dichiarati disponibili a riprendere il dialogo e a contribuire, come RFI, Trenitalia, ANAS, l'Autorità Portuale.

3. **Il Piano dovrà rispondere alle esigenze dei cittadini** e allo stesso tempo garantire un uso efficiente delle scarse risorse pubbliche riducendo gli impatti negativi sull'ambiente. Verrà garantito il dibattito includendo la partecipazione attiva delle rappresentanze dell'utenza. Al fine di realizzare una efficace partecipazione si utilizzeranno anche le moderne tecnologie della rete. **La conferenza annuale sullo stato di attuazione del Piano regionale della mobilità sostenibile e della logistica** costituirà il momento di sintesi di questa collaborazione interistituzionale.

B - GOVERNANCE, SEMPLIFICAZIONE E DEFINIZIONE DI REGOLE CHIARE

4. La Governance dovrà essere semplificata per **ridurre il numero di attori, dare regole chiare e definire in modo univoco ruoli e responsabilità dei diversi soggetti istituzionali** nelle fasi di pianificazione, attuazione e controllo del sistema dei trasporti. La collaborazione inter-istituzionale caratterizzerà l'azione del governo regionale nei trasporti. **Il modello di governance è la partecipazione.** Al fine di diminuire in modo significativo la spesa pubblica, sarà opportuno **redigere una pianificazione e programmazione** del sistema dei trasporti e della mobilità su scala di area metropolitana e regionale, **unitaria, su cui convergeranno le esperienze acquisite.**

5. Al fine di semplificare i processi, **la Regione si doterà di un nuovo assetto societario.** Semplificazione e unificazione/integrazione saranno i criteri che verranno seguiti guardando ai contenuti e alle competenze, ai ruoli reali di ciascuno in un quadro istituzionale che andrà prioritariamente definito. Per quanto riguarda **le ferrovie concesse** si istituirà una commissione tecnica con Roma Capitale trasferendo, a quest'ultima, sin da subito la ferrovia Roma-Pantano. Per quanto riguarda **Cotral Patrimonio S.p.A.**, insieme ad **Astral** e ad **Aremol**, verranno unificate in un unico soggetto che si occuperà di programmazione e pianificazione, rimettendo il patrimonio specifico alle aziende gestionali (materiale rotabile, depositi ecc). **Cotral SpA**, con il fine di efficientare per salvare l'azienda, dovrà dare avvio ad un **Piano di risanamento industriale** che permetta di gestire la grave emergenza economico-finanziaria. La riprogrammazione sarà finalizzata all'attuazione di un progetto più ampio, **che rivoluzioni il modello di offerta nell'area di Roma e le interconnessioni tra questa e le altre città della regione, con una attenzione specifica all'integrazione dei servizi extraurbani con la rete dei servizi ferroviari regionali e con la rete dei servizi metropolitani, coinvolgendo Roma Capitale e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.** Sarà, inoltre, necessario considerare **la situazione attuale** ed affrontare **il risanamento delle aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico a Roma e nel Lazio, soprattutto alla luce delle difficoltà delle situazioni di bilancio e finanziarie. In particolare andrà sanato l'elevato deficit delle aziende di proprietà pubblica, Atac e Cotral: sommando i due deficit di esercizio del 2011 si arriva a 206,9 milioni di euro (fonte Bialncio), pur in presenza di corrispettivi pubblici.** Con il quadro attuale di scarsa finanza pubblica è difficile immaginare che nei prossimi anni le risorse pubbliche per il settore possano mantenersi a questo livello. **Il risanamento delle aziende pubbliche è, quindi, ineludibile e urgente e dovrà puntare, in un orizzonte temporale certo (ma non lungo), almeno ad azzerare i deficit di gestione a parità di corrispettivi, senza ridurre la qualità dei servizi e anzi migliorandola.** A quanto sopra si aggiunga che bisognerà intervenire anche sul TPL locale con la definizione dei bacini e dei servizi.

6. **Il Lazio, ai primi posti per popolazione pendolare con il 48,2%,** si colloca al di sopra della media nazionale (47%). Sono 2,5 milioni gli spostamenti giornalieri della popolazione residente così ripartiti: Roma con circa 1,8 milioni; Latina con circa 227

mila, Frosinone con circa 214 mila, Viterbo con circa 125 mila e Rieti con circa 64 mila. Ci sono più di 160 mila persone che entrano ed escono quotidianamente dalla Capitale in treno.(Fonte: Codici ONLUS). **La ripartizione delle risorse disponibili** per le reti e per i servizi, dovrà essere effettuata in base **a trasparenti tecniche di programmazione e valutazione degli investimenti e alla rivisitazione degli attuali contratti di servizio** (trasporto ferro: Trenitalia in scadenza nel 2014 e trasporto gomma: gestione *in-house* con procedure concorsuali imposte da legge per un minimo del 10% del servizio), in un quadro regolatorio certo, verso una integrazione delle modalità del trasporto stesso e **prevedendo strumenti di tutela dell'occupazione**. L'obiettivo è **di condividere le priorità degli interventi sulle infrastrutture e sui servizi**, senza inseguire la logica delle tante opere dappertutto, **definendo quelle prioritarie** e sostenibili ambientalmente, economicamente e con tempi certi di realizzazione. Le infrastrutture strategiche dovranno essere sottoposte a una stringente valutazione e **attraverso un Accordo di Programma tra lo Stato e la Regione** e inserite in una nuova programmazione pluriennale degli investimenti.

7. **La regolazione della mobilità e il reperimento delle risorse** dovrà basarsi sul principio **di far pagare le esternalità negative**, congestione, inquinamento, incidenti, prodotte dalla circolazione dei mezzi motorizzati privati a coloro che le producono, **provvedendo ad aumentare la spesa per infrastrutture pubbliche anche coinvolgendo risorse private per il finanziamento di interventi prioritari**. Tali opere dovranno essere realizzate in tempi più brevi, e sarà compito della Regione **accelerare la spesa semplificando le procedure** e riducendo gli ostacoli o i rallentamenti dei lavori. Si dovranno anche studiare forme e tempi per ottimizzare le sponsorizzazioni e l'utilizzo di energie alternative (a titolo di esempio, gli spazi verdi a bordo delle autostrade, superstrade e viabilità ad alto scorrimento attrezzate con sponsor erbacei; pannelli fotovoltaici).

C - LE AREE STRATEGICHE SU CUI INTERVENIRE

8. **L'assetto del territorio, integrazione tra spazio, economia e accessibilità**. Partendo dallo stato attuale del territorio, ed in collaborazione con le altre direzioni regionali e gli altri Enti istituzionali coinvolti, il Piano dovrà provvedere a una rilettura delle dinamiche di sviluppo e trasformazione, nelle sfere demografica, socio-economica, e territoriale-insediativa, verificare tutti i piani ed i programmi vigenti o in corso di approvazione. Conformemente alle politiche di programmazione territoriale, si dovranno rafforzare le **potenzialità** dei vari **centri urbani regionali** Il Piano dovrà prevedere la realizzazione di **collegamenti più efficienti di trasporto pubblico locale, viari, informatici** ed in generale favorire azioni per migliorare **l'accessibilità ai sistemi urbani e alla rete del trasporto** dei passeggeri e delle merci, dal livello locale a quello nazionale e internazionale.
9. **Il sistema ferroviario**. In collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana, il Piano prevederà **il miglioramento tecnologico degli impianti del network regionale** e di alcuni nodi fondamentali finalizzato a potenziare i tre grandi bacini: Castelli e Valle

del Sacco (circa 420mila abitanti), Tiburtino (circa 220mila abitanti) e Litorale Sud con riqualificazione tecnologica e la messa in sicurezza, ora prioritaria, della tratta ferroviaria Terracina-Priverno, (160mila residenti). L'obiettivo sarà di garantire una maggiore frequenza dei treni e, quindi, liberare le arterie viarie fortemente congestionate (Appia, Tuscolana, Tiburtina, AutostradaA24, Pontina e Nettunense). **Andrà rivisitato il modello di esercizio predisponendo un'offerta cadenzata con treni con frequenze differenziate sulle principali direttrici, riorganizzando il servizio metropolitano (FL1, FL2, FL3 e FL4) e quello regionale (FL5, FL6, FL7 e FL8) con cadenze ogni 10/15'.** In linea generale, si dovrà provvedere **all'eliminazione di tutti i passaggi a livello presenti sostituendoli con opere suppletive** quali sottovia e cavalca ferrovia, corredati dalle viabilità di collegamento con la rete stradale esistente e con il **raddoppio di alcune tratte fondamentali (FL2, FL3, FL8, Ferrovia concessa Roma-Viterbo).** Inoltre, dopo aver valutato scenari alternativi per l'attraversamento del nodo di Roma (passanti, chiusura dell'anello), si valuteranno la **chiusura dell'anello a nord, l'eliminazione dei colli d'oca, la realizzazione di punti di incrocio, l'allungamento delle banchine (FL4 e FL7) e a specializzare i binari, anche con raddoppi e potenziamenti** ove necessario. Per quanto riguarda le stazioni, il Piano, oltre al **completamento della valorizzazione del nodo integrato regionale di nuova concezione della stazione di Roma Tiburtina, prevederà un sistema plurimo per linea con la riqualificazione dei nodi di interscambio, anche attraverso finanziamenti privati, in una logica intermodale e di mobilità sostenibile** (posteggi per biciclette, servizi di bike sharing e car sharing, etc), al fine di rendere le stazioni più accessibili, sicure e maggiormente fruibili. Oltre a garantire **l'accessibilità e l'informazione ai disabili in tutte le stazioni,** si dovrà provvedere all'installazione di più pensiline o di un'unica pensilina lungo l'intera banchina per garantire un riparo dalla pioggia o dal sole agli utenti, alla dotazione o all'incremento, laddove già presenti, di pannelli informativi debitamente collocati in luoghi ben visibili anche dai binari. Infine, in base alle risorse economiche il Piano dovrà prevedere **l'acquisizione nuovo materiale rotabile, il miglioramento dei collegamenti con il sistema portuale e aeroportuale e,** per un orizzonte temporale di medio termine, la chiusura a maglia della rete e la realizzazione del collegamento tra direttrice tirrenica e direttrice centrale a sud di Roma, così da valorizzare il sistema portuale del basso Lazio, e quella del collegamento tra Orte e Civitavecchia, che vede già in corso la fase di progettazione. Tali collegamenti sono condizioni necessarie alla concretizzazione dell'idea di "land bridge" tra Tirreno e Adriatico. Dovrà anche prevedersi il potenziamento dei collegamenti tra Roma e l'aeroporto Leonardo Da Vinci, per il quale è previsto, nel lungo termine, il rafforzamento del ruolo di primario hub intercontinentale europeo).

10. **Il sistema stradale.** Il Piano, al fine di migliorare la sicurezza stradale e decongestionare il traffico, dopo aver **valutato gli impatti delle geometrie stradali e dei flussi di traffico** passeggeri e merci ed individuati i punti "critici", (dove installare oltre a rotatorie, nuove tecnologie anche semaforiche e realizzare una appropriata segnaletica) provvederà ad una **gerarchizzazione dei livelli stradali** (rilevanza

nazionale, regionale e provinciale), individuando gli interventi infrastrutturali di adeguamento e le nuove realizzazioni. Al fine di sostenere la modernizzazione e garantire l'accessibilità del territorio regionale si analizzerà attentamente il completamento della superstrada/autostrada Orte-Civitavecchia e Frosinone-Cassino, al collegamento con l'autostrada del Sole Cisterna-Valmontone e all'identificazione dei collegamenti trasversali che dovranno aggiungersi alla trasversale Nord (Civitavecchia, Orte, Terni), alla trasversale Sud (Sora-Cassino-Formia) e al GRA, e che dovranno collocarsi sia a Sud che a Nord di Roma e del Lazio. Un discorso a parte merita la "nuova Pontina" per la quale il Piano valuterà le diverse opzioni di messa in sicurezza. Inoltre, il Piano valuterà la possibilità di **rifunzionalizzazione della viabilità**, introducendo **l'utilizzazione multipla delle corsie di emergenza e/o la corsia dinamica** (nello specifico saranno presi in considerazione accordi con ANAS e Autostrade SpA, per tutte le infrastrutture autostradali di adduzione a Roma e agli altri capoluoghi di provincia) sia per il trasporto privato (car pooling) sia per quello pubblico (TPL intercomunale).

11. **Il sistema portuale e marittimo.** Il Piano prevederà la **valorizzazione del porto di Civitavecchia** soprattutto in riferimento **al traffico merci e agli spazi retrostanti ampliabili** anche attraverso le connessioni con le infrastrutture di trasporto terrestre nonché lo sviluppo del porto commerciale di Fiumicino. Il Piano redigerà uno studio per il **potenziamento e lo sviluppo dei traffici RoRo e land bridge** e dovrà verificare **gli sviluppi infrastrutturali dei retro porti** anche alla luce delle vocazioni e specializzazioni di ciascun porto, in riferimento alla piattaforma logistica del Mediterraneo. Per il **potenziamento della mobilità turistica** il Piano dovrà verificare la possibilità di realizzazione delle **Metropolitane del Mare**, completare gli affidamenti delle gare in corso per il collegamento con le isole, e dovrà promuovere **l'inserimento dei porti laziali nella rete TEN/T** al fine di disporre di finanziamenti comunitari fondamentali per lo sviluppo degli scali.

12. **Il sistema aeroportuale.** Per quanto riguarda l'importante obiettivo di **modernizzazione dell'HUB**, andrà valutato l'impatto ambientale delle opere previste nel **Master Plan di ADR, anche attraverso tavoli interistituzionali**, e andrà individuato un **nuovo efficiente sistema infrastrutturale**, sia stradale che ferroviario, concertato con gli Enti locali ed in grado di sostenere i traffici previsti. La proposta riguarderà soprattutto **interventi atti a migliorare l'accessibilità degli scali**, quali la creazione di nuovi tracciati, svincoli, e terminal ferroviari. Inoltre, non è possibile pensare il piano aeroportuale del Lazio basato sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, con quest'ultimo sovraccaricato dalla crescita esponenziale dei voli autorizzati e dei passeggeri, senza l'adeguato collegamento con la rete di trasporto pubblico regionale. Dovrà ripartire la Conferenza dei Servizi con l'Arpa istituita nel 2010, ripartendo proprio dai dati di quest'ultima sull'inquinamento nell'area di Ciampino e Marino dovuto al traffico aereo. Poi è necessario pensare un adeguato collegamento dell'aeroporto e del Comune di Ciampino con la rete di trasporto pubblico romana, ipotizzando un collegamento di tipo metropolitano di superficie.

13. **I sistemi urbani.** L'obiettivo del Piano dovrà essere l'identificazione di strumenti di intervento che **la regione può utilizzare per conseguire obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale, considerando la mobilità tra sistemi urbani**, quali il miglioramento dell'**accessibilità** relativa e delle connessioni con le grandi reti, il miglioramento della **qualità della vita dei cittadini**, la **sicurezza stradale**, la **mobilità dei diversamente abili**. Si dovrà prevedere una **armonizzazione delle regolamentazioni per l'accesso dei veicoli merci, degli incentivi alla realizzazione di sistemi di informazione integrati** (prevedendo l'integrazione tra sistemi di trasporto e quella con altre funzionalità urbane). Inoltre, si dovrà prevedere **l'attivazione degli incentivi** possibilmente cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente, dal MIT e dall'Unione Europea, concordati con i comuni **per interventi sulla mobilità sostenibile**. Esempi sono **nodi di scambio, corsie preferenziali/corridoi della mobilità per i mezzi pubblici, piste ciclabili** protette estese a tutta l'area urbana ed extra urbana, **parcheggi per le biciclette, car sharing e il bike sharing, sicurezza degli utenti deboli, accessibilità ai diversamente abili**.
14. **I sistemi logistici e l'intermodalità merci.** Il Piano dovrà prevedere **una rete di nodi** (porti, aeroporti, interporti, terminal intermodali, scali, piattaforme logistiche) **caratterizzati e distinti funzionalmente**, su cui impostare l'organizzazione dell'intermodalità strada-rotaia e terra-mare. A tal fine occorrerà **evitare la proliferazioni di nodi e puntare piuttosto alla specificità, al miglioramento dell'accessibilità** ed ad individuare quegli interventi sulla rete stradale e ferroviaria necessari per il relativo potenziamento, **alla distribuzione urbana delle merci secondo tecniche ecocompatibili, ad azioni che favoriscano l'uso** efficiente e sostenibile **di più modi di trasporto**, singolarmente o in combinazione. **Le azioni** da attuare saranno **concordate con le altre Regioni**, al fine di costruire rotte di collegamenti intermodali con incentivi congiunti da origine a destinazione, e con il **Governo nazionale**, per inquadrare questi interventi nella politica complessiva di una mobilità sostenibile per le merci.
15. **La riorganizzazione del trasporto pubblico locale e l'intermodalità passeggeri** non potrà prescindere dalla **razionalizzazione dei contratti di servizio e dall'efficientamento delle aziende**. Il TPL dovrà essere pianificato in **un'ottica di intermodalità in modo da realizzare l'integrazione tra trasporto privato e trasporto pubblico, e l'integrazione tra ferro e gomma, migliorando l'accessibilità** alle stazioni ferroviarie e alle autostazioni, verificando l'offerta di parcheggi in tali nodi, e **pianificando la rete autobus di adduzione alla rete ferroviaria**. Il Piano dovrà verificare gli attuali servizi minimi, **razionalizzare la rete e sincronizzare gli orari, per evitare inutili duplicazioni e sprechi**, per migliorare la **qualità e la puntualità dell'offerta, per specializzare i diversi modi di trasporto**. Il Piano dovrà valutare **un sistema di affidamento del servizio, nel quale sia previsto in riferimento all'erogazione delle risorse, meccanismi di incentivo per l'efficienza e la qualità dei gestori e la mobilità sostenibile**. A tal fine dovrà essere previsto un sistema di monitoraggio che permetta un costante controllo della

spesa e della qualità del servizio stesso Per le aree a domanda debole, si dovrà valutare la potenzialità di soluzioni in grado di costituire valide alternative all'uso del mezzo privato, anche al fine di limitare gli effetti di esclusione sociale.

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

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

- **la pianificazione dei servizi e degli investimenti**, l'analisi della domanda e la valutazione del grado di soddisfazione dei cittadini e delle associazioni dei consumatori;
- **l'individuazione dei livelli minimi quantitativi e qualitativi dei servizi** che debbono tener conto dell'attuale congiuntura economica;
- **la definizione dei criteri di formulazione dei contratti di servizio**, finalizzati a premiare puntualità e capacità di rispondere alla domanda di mobilità, con l'individuazione e articolazione dei costi standard per i diversi servizi prestati;

- **la determinazione dei criteri per la formazione delle tariffe e il loro aggiornamento**, puntando a collegare l'evoluzione dei prezzi alla qualità del servizio e alla dinamica della produttività e a fare chiarezza rispetto alle forme di agevolazioni e di gratuità per garantire la massima trasparenza nel perseguimento di obiettivi di politica sociale;
- **l'articolazione di politiche, criteri e incentivi per rafforzare i servizi di mobilità sostenibile** nei diversi comuni;
- **lo svolgimento di un ruolo di controllo e disciplina sulle proposte** che intendono sottrarre i servizi di trasporto alla concorrenza e sulle condizioni di accesso alle reti e alle infrastrutture.