

INDICE

INDICE	1
1. INTERVENTO AUTOSTRADALE A12 – PONTINA (TOR DE’ CENCI)	2
1.1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL’OPERA A12 – TOR DE’ CENCI	2
1.2. RETE INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO	7
2. DESCRIZIONE DELL’INTERO INTERVENTO: “CORRIDOIO INTERMODALE ROMA – LATINA E COLLEGAMENTO CISTERNA – VALMONTONE”	10
2.1. CARATTERISTICHE TECNICHE DELL’OPERA	10
3. STATO DI ATTUAZIONE DELL’INTERVENTO	20
3.1. COSTI	22
3.2. TEMPI DI COSTRUZIONE	22
4. DESCRIZIONE ED OBIETTIVI DELL’INVESTIMENTO	24

1. INTERVENTO AUTOSTRADALE A12 – PONTINA (TOR DE' CENCI)

Autostrade del Lazio spa, società mista composta in misura paritetica da ANAS spa e Regione Lazio, è il Soggetto Attuatore della realizzazione del collegamento autostradale a pedaggio tra l'autostrada A12 "Roma – Civitavecchia" e l'autostrada Roma (Tor de' Cenci) – Latina.

Il tratto autostradale, che si sviluppa dall'attuale svincolo fra l'autostrada A91 "Roma – Fiumicino" e l'autostrada A12 "Roma – Civitavecchia" all'attuale SR 142 Pontina, in località Tor de' Cenci, è parte di un Intervento più esteso denominato "Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone", che prevede la costruzione di circa 100 km di autostrada nella Regione Lazio, suddivisi in tre tratte: A12 – Pontina (Tor de' Cenci), Pontina (Tor de' Cenci) – Latina e Cisterna – Valmontone, nonché da circa 86 km di viabilità connessa all'Intervento, costituita da viabilità secondaria di adduzione, parte di nuova realizzazione e parte in adeguamento di viabilità esistenti, e da viabilità complanare all'asse autostradale a servizio gratuito dei traffici locali.

L'intero Intervento, e, quindi, anche la tratta A12 – Pontina (Tor de' Cenci), verrà realizzato mediante una gara di affidamento in concessione di costruzione e gestione delle opere.

1.1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA A12 – TOR DE' CENCI

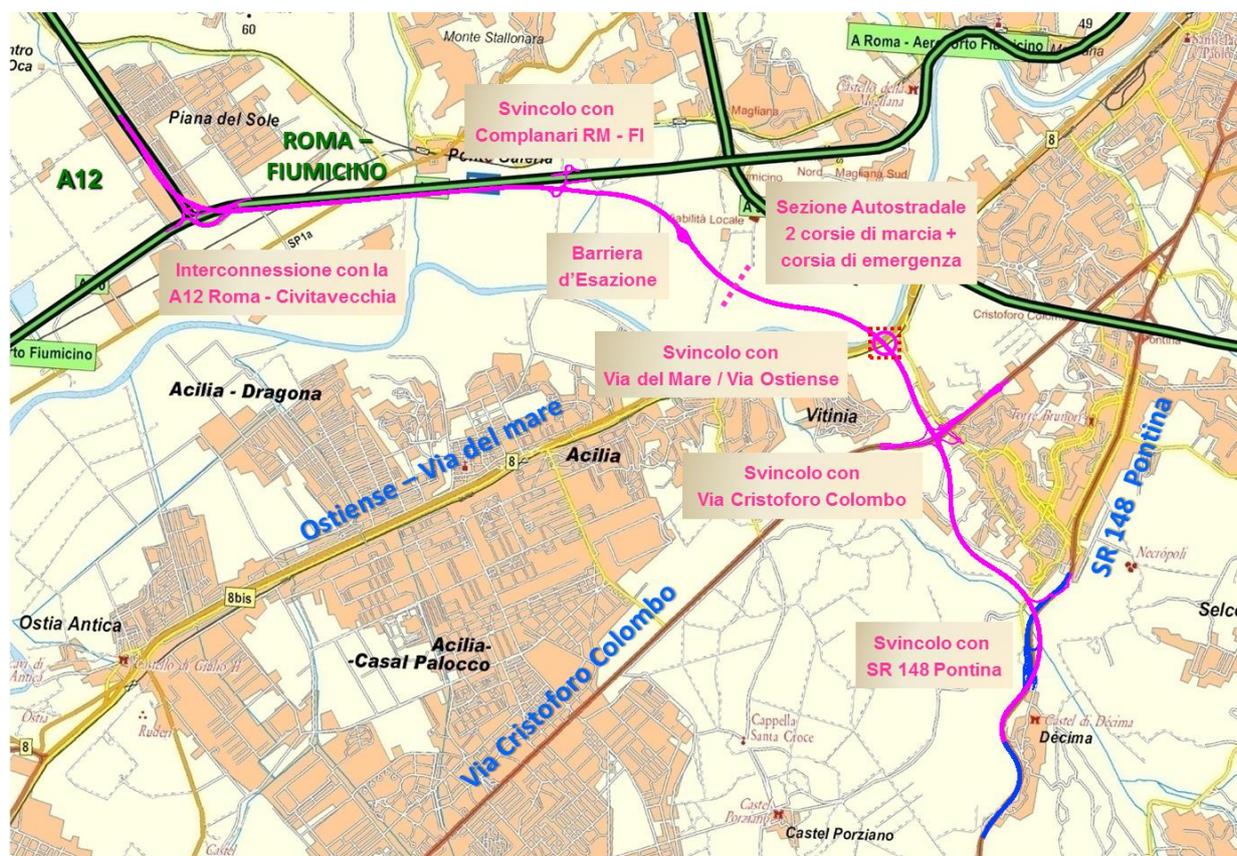
L'intervento, avente un'estesa di circa 16 km, ha inizio presso l'attuale interconnessione tra l'autostrada A12 "Roma – Civitavecchia" e l'autostrada "Roma – Aeroporto di Fiumicino", ove è previsto il collegamento diretto del nuovo asse autostradale con l'autostrada A12 e la realizzazione di uno svincolo multidirezionale con l'autostrada "Roma – Fiumicino". Il tracciato autostradale prosegue, poi, in affiancamento all'autostrada "Roma – Aeroporto di Fiumicino", senza interferire con la Nuova Fiera di Roma, né con le complanari all'autostrada stessa. Presso la nuova Fiera di Roma è prevista la realizzazione di uno svincolo completo fra le complanari, per garantire l'accesso all'area da entrambe le provenienze Roma e Fiumicino, senza interferenze con il nuovo asse autostradale.

Proseguendo verso il GRA all'altezza di Ponte Galeria è previsto, invece, lo svincolo con le complanari all'autostrada Roma – Fiumicino. Attraverso questo svincolo il nuovo asse

autostradale viene connesso all'area della Nuova Fiera di Roma ed all'area commerciale del Parco Leonardo, oltre che con il GRA e l'area est della città di Roma.

A partire da questo svincolo termina il tratto in affiancamento all'asse autostradale della Roma – Fiumicino e l'opera prosegue attraversando l'area golenale del Tevere, passando ad est dell'abitato di Vitinia ed a sud dell'abitato di Tor de' Cenci, fino a raccordarsi con il progetto definitivo dell'autostrada Roma (Tor de' Cenci) – Latina. Nel tratto in argomento è prevista la presenza di due svincoli: uno con la via del Mare/via Ostiense e l'altro con la "Via Cristoforo Colombo".

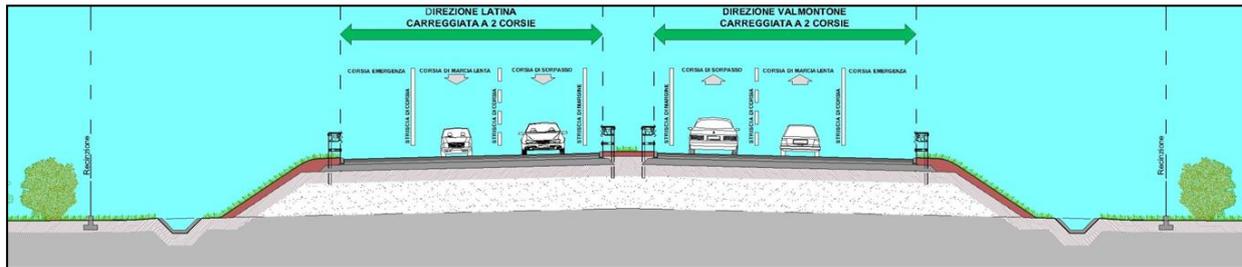
L'Asse autostradale presenta, quindi, due interconnessioni, ad inizio e fine intervento, una con l'A12 "Roma – Civitavecchia" e la A90 "Roma – Aeroporto di Fiumicino", l'altra con l'asse Roma (Tor de' Cenci) - Latina e tre svincoli intermedi a livelli sfalsati con le complanari dell'autostrada Roma – Fiumicino, in prossimità del GRA, con la via del Mare/via Ostiense e con la Via Cristoforo Colombo.



Corografia generale del Collegamento autostradale A12 - Tor de' Cenci

Il sistema di esazione è di tipo aperto e prevede la realizzazione di una barriera, posta al km 6,4 circa, nel tratto compreso tra lo svincolo con le complanari all'autostrada "Roma – Aeroporto di Fiumicino" e lo svincolo con la "Via Cristoforo Colombo".

La sezione tipo afferisce alla categoria A di cui al D.M. 5 novembre 2001 e prevede la realizzazione di 2 + 2 corsie di marcia e corsia d'emergenza.



Sul nuovo asse autostradale A12 – Tor de' Cenci si stima un flusso di traffico pari ad un TGM di circa 36.000 veicoli equivalenti/giorno, all'anno di entrata in esercizio, con una punta di oltre 40.000 veicoli equivalenti/giorno nella tratta tra la via del Mare/via Ostiense e la via Colombo, effetto combinato dell'asse principale autostradale e del sistema degli svincoli.

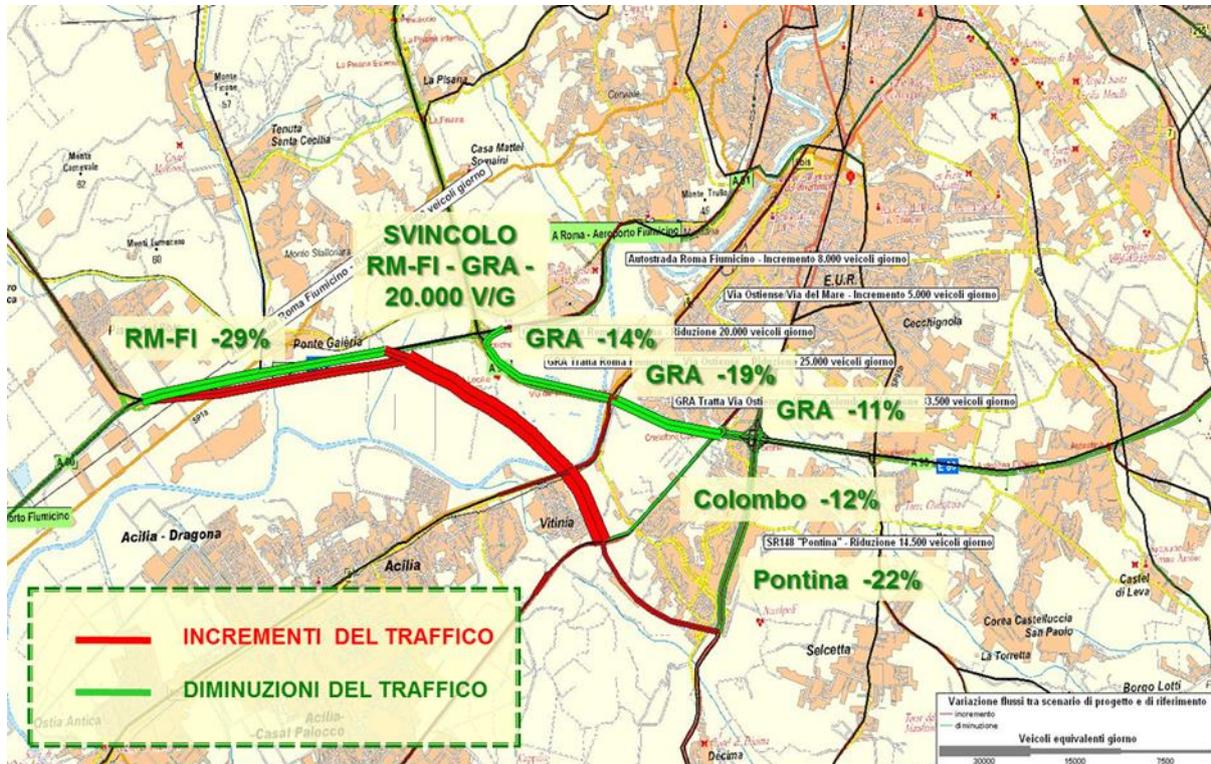
I Livelli di Servizio attesi sull'asse evidenziano il corretto dimensionamento dell'infrastruttura, che garantisce condizioni di circolazione in sicurezza e l'eliminazione di effetti di saturazione nell'ora di punta.

Molto significativo è l'impatto della tratta sul traffico delle infrastrutture di area. Infatti, il collegamento in progetto produce, già all'entrata in esercizio, una significativa riduzione dei carichi di traffico sugli assi attualmente più critici nel quadrante romano (ovest / sud-ovest) su cui insiste.

In particolare, l'opera consentirà di beneficiare di:

- una riduzione di circa 12.500 veicoli al giorno sulla SR148 "Pontina" in accesso a Roma (-22%);
- una riduzione di 25.000 veicoli al giorno sul GRA, nel tratto "Roma – Fiumicino" - via del Mare/via Ostiense (- 14,0%);
- una riduzione di 33.500 veicoli al giorno sul GRA, nel tratto via del Mare/via Ostiense – via C. Colombo (-18,5%);
- una riduzione di circa 25.000 veicoli al giorno sul GRA, nel tratto via C. Colombo – SR 148 "Pontina" (-11%);
- una riduzione di circa 25.000 veicoli al giorno sulla "Roma Fiumicino" nel tratto dall'A12 allo svincolo di progetto (-29%);

- una riduzione di circa 20.000 veicoli al giorno sullo svincolo alla Roma del GRA.



Studio trasportistico – Riduzioni di traffico sugli assi esistenti sottesi dal collegamento autostradale A12 – Tor de' Cenci

Pertanto, la costruzione dell'asse autostradale A12 – Tor de' Cenci, comporta un miglioramento netto della fruibilità del territorio attraversato, l'incremento della qualità e della sicurezza delle reti infrastrutturali, ottimizzando, altresì, il livello di servizio delle principali direttrici esistenti, e determinando una consistente riduzione delle ore di congestione del traffico, che si verificano quotidianamente sul GRA, nel tratto in esame, e sulla Pontina in ingresso a Roma.

Infatti, il GRA e la SR 148 "Pontina" nel tratto tra il nodo di Tor de' Cenci ed il GRA presentano allo stato attuale un TGM pari a circa 157.000 veicolieq/giorno sul GRA (nel quadrante sud-ovest, tra la Roma – Fiumicino e la A1 Roma - Napoli, che in parte verrà sotteso dall'Intervento) e pari a circa 67.000 veicolieq/giorno nel tratto di SR 148 Pontina da Tor de' Cenci al GRA. Considerate le caratteristiche attuali dell'offerta trasportistica, tali flussi determinano livelli di servizio bassissimi sulle due infrastrutture (E/F).

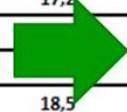
La realizzazione del collegamento A12 – Tor de' Cenci, consentirà:

- la chiusura della maglia autostradale tirrenica, connettendo funzionalmente la

tratta settentrionale con quella meridionale con un asse autostradale ad elevata capacità, alternativo al GRA, che, per le condizioni di servizio in cui versa, rappresenta un collo di bottiglia non accettabile per spostamenti di attraversamento di tipo autostradale con forte percentuale di mezzi pesanti;

- l'utilizzo "dedicato" dell'autostrada Roma - Fiumicino al traffico aeroportuale, quanto meno nella tratta dall'aeroporto allo svincolo sul GRA, consentendo gli spostamenti con tempi di percorrenza certi, indispensabili per la mobilità aeroportuale, soprattutto in previsione della crescita dei passeggeri prevista nel Master Plan dell'Aeroporto;
- l'inserimento, attraverso un sistema di nuovi svincoli, di una viabilità di collegamento tra le radiali di penetrazione su Roma nel settore (via del Mare, via Ostiense, via C. Colombo e SR 148 Pontina), che consenta al traffico locale la scelta di percorsi alternativi in accesso a Roma, ruolo svolto attualmente dal solo GRA, peraltro nella tratta con il più elevato indice di saturazione e criticità dell'anello autostradale romano.

La tabella seguente evidenzia i miglioramenti in termini di Livello di Servizio sulle infrastrutture esistenti. Il confronto riportato è costruito secondo un'ipotesi che minimizza i benefici. Infatti, i risultati sono relativi al confronto fra lo scenario di progetto ed i traffici attuali. Lo scenario di riferimento, in assenza di intervento, presenterebbe un ulteriore aumento della densità veicolare, secondo i trend di crescita attuali sulle infrastrutture non a pedaggio. La realizzazione dell'Opera, pur non risolvendo completamente le criticità attuali e previste sugli assi esistenti, determina, comunque, un netto miglioramento della funzionalità e della sicurezza di percorrenza degli stessi.

Infrastruttura	Tratta	LdS ante operam		LdS post operam	
		Densità	LdS	Densità	LdS
SR 148 "pontina"	GRA - Tor de' Cenci (non di progetto)	23,1	E/F	17,2	D
GRA	Roma Fiumicino – via Ostiense	22,1	E		C
	Via Ostiense – via C. Colombo	22,4	E		C
	via C. Colombo – via Pontina	22,8	E		18,5
Autostrada Roma Fiumicino	A12 - GRA	12,8	C	7,2	B

Studio trasportistico – Confronto fra i livelli di servizio attuali e quelli nello scenario di progetto sulla rete infrastrutturale esistente nell'area occidentale della Capitale

1.2. RETE INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO

La tratta autostradale A12 – Tor de' Cenci, così come l'intero Intervento “Corridoio intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone” è stato inserito nella rivisitazione della rete Transeuropea di Trasporto TEN-T, promossa dalla Commissione Europea nel 2010, quale tratta della rete “Comprehensive” pianificata (cfr mappa 2), come da “Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete Transeuropea di trasporto” (COM 2011 650 def.) entrato in vigore nel mese di gennaio 2014 (cfr. allegato 2, pag. 3).



Mappa 2 – cfr. (COM 2011 650 def.) - allegato 2, pag. 3

Il nuovo Regolamento che recepisce e sostituisce la Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996, la Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001 e la Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004, è stato, infatti, approvato dal Parlamento Europeo durante la sessione plenaria del 19 novembre 2013 e definitivamente ratificato e pubblicato nel mese di dicembre 2013.

Per ciò che attiene la programmazione nazionale, l'Opera rientra nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001) come completamento dei corridoi autostradali longitudinali. In particolare, è presente nel Piano il completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale, unitamente a quello Settentrionale, che, in particolare, garantiranno il collegamento della Capitale con i porti e le località costiere.

L'opera rientra, inoltre, tra le previsioni programmatiche per la realizzazione delle Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale, di cui alla Delibera CIPE n.121/01 di attuazione della L. 443/01 "Legge Obiettivo". In particolare, nell'ambito della infrastrutture definite nel 1° Piano decennale delle infrastrutture strategiche, approvato, appunto, dal CIPE con delibera del 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), per ciò che attiene i "Sistemi stradali ed autostradali" di cui all'allegato 1, venivano compresi sia l'intervento denominato " A12 – Pontina – Appia", sia l'intervento denominato "Bretella Cisterna – Valmontone".

L'opera rientra, altresì, nella delibera n. 130 del 6 aprile 2006 (G.U. n. 199/2006) con cui il CIPE, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come già ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), ha confermato, all'allegato 1, nell'ambito del "Corridoio plurimodale Tirrenico – Nord Europa", i collegamenti "Pontina – A12 – Appia" e "Cisterna – Valmontone".

L'opera rientra, infine, nel 7° Documento di programmazione economico - finanziaria (DPEF) 2009-2013 "Allegato opere infrastrutturali", come interventi "Corridoio Tirrenico Meridionale Roma – Aprilia 1° Stralcio" e "Bretella Cisterna – Valmontone".

Alla luce della citata programmazione nazionale, sono state, inoltre, sottoscritte le seguenti intese.

In data 20 marzo 2002 è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro fra Governo e Regione Lazio che "promuove l'adeguamento della tratta della S.S.148 Pontina fino al raccordo con la S.S. Appia come completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale" e la "bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A1, S.S. Appia e S.S. 148)". L'opera è stata mantenuta nelle successive intese tra Governo e Regione Lazio ai sensi dell'art. 161 comma 1 del D.lgs. 163 e ss.mm.ii. (ovvero ex precedenti Decreti

attuativi della Legge Obiettivo D.lgs. 190/02 e D.lgs. 189/05), riconoscendo il duplice interesse nazionale e regionale per l'Intervento.

L'opera è stata, altresì, confermata anche nel documento di programmazione economica del Governo, ovvero nell'ottavo Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica, esaminato e approvato con Delibera del CIPE n. 81/2010, che nella tabella 2, "Quadro programmatico prioritario 2010-2013" del Programma delle infrastrutture strategiche, inserisce l'intervento "Sistema intermodale integrato Roma - Latina e bretella Cisterna – Valmontone" e nei successivi aggiornamenti della legislazione finanziaria.

2. DESCRIZIONE DELL'INTERO INTERVENTO: "CORRIDOIO INTERMODALE ROMA – LATINA E COLLEGAMENTO CISTERNA – VALMONTONE"

2.1. CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'OPERA

L'opera che verrà realizzata, denominata "Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone", prevede sostanzialmente la costruzione di due interventi infrastrutturali: il collegamento autostradale tra le città di Roma e Latina ed il collegamento autostradale Cisterna – Valmontone, come asse trasversale di connessione tra la fascia costiera e la dorsale interna costituita dall'Autostrada A1 "Roma - Napoli". Entrambe le infrastrutture autostradali saranno realizzate mediante la forma di partenariato pubblico/privato della concessione e saranno, pertanto, soggette a pedaggio. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione delle opere connesse al sistema autostradale in argomento, costituite dalla relativa viabilità secondaria di adduzione. Il futuro Concessionario dovrà costruire tutte le opere stradali previste, nonché tutte le opere compensative prescritte, come di seguito illustrate, e manterrà la manutenzione e gestione delle sole tratte autostradali.

In particolare, l'asse della Roma – Latina prevede la realizzazione di un'autostrada (per parte del tracciato prevista a tre corsie per senso di marcia più corsia d'emergenza) tra l'area est e sud-est della Capitale (dall'autostrada A12 "Roma – Civitavecchia" alla Pontina in località Tor de' Cenci) e l'area nord della città di Latina, in località Borgo Piave. Tale asse autostradale attraversa il territorio dei comuni di Fiumicino, Roma, Pomezia, Ardea, Aprilia, Cisterna di Latina e Latina ed ha un'estesa di circa 65 km. Il collegamento autostradale in argomento è, inoltre, suddiviso in due tratti funzionali: il collegamento A12 – Pontina ed il collegamento Tor de' Cenci – Latina, di seguito illustrato. L'asse di collegamento Cisterna – Valmontone prevede la realizzazione di un'autostrada che si sviluppa tra lo svincolo con il Corridoio Intermodale Roma - Latina, in località Campoverde di Aprilia, e l'innesto con l'Autostrada A1 "Roma – Napoli", presso Labico, attraversando il territorio dei comuni di Aprilia, Cisterna di Latina, Velletri, Artena, Cori, Lariano, Valmontone e Labico per un'estesa di circa 33 km.

L'intervento in progetto prevede, inoltre, la realizzazione, unitamente al sistema autostradale precedentemente descritto, di un insieme di opere connesse costituito dalle infrastrutture locali di adduzione di seguito elencate:

- Viabilità di adduzione alla Barriera di Borgo Piave: Tangenziale di Latina, ampliamento della rotatoria di Borgo Piave e miglioramento funzionale in sede della strada provinciale Latina – Foce Verde (porto di Latina);

- Viabilità di adduzione al casello di Aprilia Nord: miglioramento funzionale in sede della "Via Apriliana", nel tratto tra lo svincolo autostradale e la stazione di Campoleone di Latina.
- Viabilità di adduzione al casello di Aprilia Sud: miglioramento funzionale in sede della "Via dei Giardini" nel tratto tra lo svincolo autostradale e la SR Nettunense.
- Viabilità di adduzione allo svincolo Artena – Cori – Lariano: Asse viario di connessione tra la SR "Ariana" e la SP "Artena - Cori", Tangenziale di Lariano, Asse viario di collegamento tra Velletri e la SP "Velletri – Cori" e miglioramento funzionale in sede della SP "Velletri – Cori" nel tratto tra il nuovo asse di collegamento con Velletri, di cui sopra, e la Tangenziale di Lariano.
- Viabilità di adduzione al casello di Labico: Tangenziale di Labico.

Tale viabilità secondaria, di estesa complessiva pari a 46 km circa, sarà gratuita e fruibile dal territorio all'entrata in esercizio delle tratte autostradali.



Intervento: "Corridoio intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone"

2.1.1 Asse autostradale: Roma (Tor de' Cenci) - Latina

L'asse autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina è realizzato adeguando in sede l'attuale tracciato della S.R. 148 "Pontina" compreso tra Roma (località Tor de' Cenci) e Latina (località Borgo Piave), prevedendo due soli tratti in variante (che comporteranno, pertanto, la realizzazione di un asse autostradale in nuova sede rispetto al sedime dell'attuale S.R. 148 "Pontina"), in corrispondenza dei centri abitati di Pomezia ed Aprilia.

Il tracciato Roma - Latina si sviluppa per circa 53 km ed ha inizio sulla S.R. 148 "Pontina", in località Tor de' Cenci, ove è previsto un allargamento e miglioramento dell'attuale sede stradale al fine di realizzare 3 corsie di marcia più una corsia d'emergenza per ciascuna direzione. Nel tratto è previsto l'adeguamento di quattro svincoli già esistenti: Decima Nord, Decima Sud, Torvajanica/Pratica di Mare e Castel Romano.

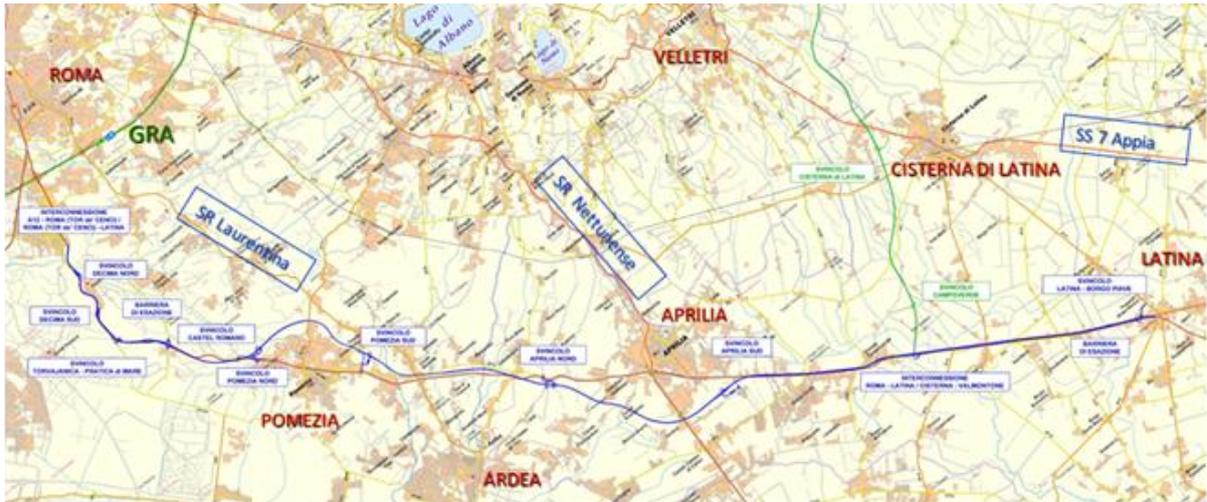
L'intervento in progetto prosegue adeguando in sede la S.R. 148 "Pontina" in esercizio fino all'ingresso della zona artigianale di Pomezia Nord, ove l'infrastruttura attuale presenta delle complanari di servizio. In tale tratto ha inizio la variante a nord - est dell'abitato di Pomezia, che prevede, per la connessione con l'esistente sedime che attraversa il centro abitato, la realizzazione di due nuovi svincoli con casello di esazione (Pomezia Nord e Pomezia Sud). L'asse autostradale prosegue in variante nel territorio del Comune di Ardea e va, peraltro, ad interessare un corridoio già intercluso fra due infrastrutture stradali esistenti, la Pontina vecchia e la Pontina nuova e, pertanto, già compromesso dall'adiacenza dei due assi e dagli insediamenti artigianali e commerciali posti nel tratto, ottenendo un ottimo inserimento ambientale, un minimo consumo di territorio ed un miglioramento e potenziamento del servizio alle aree produttive esistenti.

L'intervento prosegue, quindi, con la realizzazione del secondo tratto in variante che oltrepassa l'abitato di Aprilia e che prevede, per la connessione con l'esistente sedime che attraversa il centro abitato, la realizzazione di due nuovi svincoli con casello di esazione (Aprilia Nord ed Aprilia Sud).

In prossimità dello svincolo di Aprilia Nord, la sezione autostradale viene ridotta da tre a due corsie per senso di marcia più corsia di emergenza. Tale scelta è determinata e giustificata dalla riduzione del traffico in tale tratta. Terminata la variante di Aprilia, dallo svincolo di Aprilia Sud l'asse autostradale prosegue tornando in sede e viene affiancato da due complanari monodirezionali e monocorsia, fino all'abitato di Latina, ove l'intervento termina in località Borgo Piave. L'abitato di Latina viene by-passato dai flussi autostradali attraverso la realizzazione di un asse di viabilità urbana di scorrimento di circa 12 km, denominato Tangenziale Est di Latina. Nel tratto tra Aprilia e Latina il progetto

prevede, inoltre, la realizzazione dello svincolo di interconnessione con la bretella autostradale Cisterna – Valmontone.

Il progetto considera, altresì, i ripristini delle viabilità e dei collegamenti interferiti, che vengono connessi ai nuovi svincoli di Pomezia nord, Pomezia sud, Aprilia nord ed Aprilia sud, anche tramite le complanari. E', infine, incluso l'adeguamento funzionale della attuale SR148 Pontina, nella tratta che rimane in esercizio all'interno dei centri abitati di Pomezia ed Aprilia.



Tratta autostradale Tor de' Cenci - Latina

L'asse sarà soggetto a pedaggiamento attraverso un sistema aperto, privo di caselli, nel tratto da Roma (Tor de' Cenci) allo svincolo di Torvajonica/Pratica di Mare, il cui costo verrà caricato sulla barriera collocata fra lo svincolo di via Pratica di Mare e lo svincolo di Castel Romano, ed attraverso poi un sistema di esazione chiuso, con svincoli sottoposti al pagamento del pedaggio, fino alla barriera di Latina Nord, in prossimità di Borgo Piave, ove verrà caricato il tratto di adduzione, per chi proviene da sud, costituito dalla Tangenziale Nord/Est di Latina.

2.1.2 Asse autostradale: Cisterna - Valmontone

Il tracciato relativo al collegamento autostradale Cisterna - Valmontone è compreso tra lo svincolo con il Corridoio Intermodale Roma - Latina, in località Campoverde (Aprilia), e l'innesto con l'Autostrada A1 "Milano - Napoli", in corrispondenza del Comune di Labico. L'asse che si estende per circa 33 km, attraversa i comuni di Aprilia, Cisterna di Latina, Velletri, Artena, Cori, Lariano, Valmontone e Labico. Si prevede la realizzazione di una sezione autostradale costituita da due corsie per senso di marcia e da una corsia di emergenza.

Il primo svincolo con casello di esazione si trova nel comune di Aprilia in prossimità dell'interconnessione con la Roma - Latina. Tale svincolo si connette con la via Mediana di Cisterna ed, attraverso quest'ultima, serve il territorio dei

comuni di Anzio e Nettuno ed il litorale tirrenico a sud dei comuni di Aprilia ed Ardea.

Procedendo verso il comune di Valmontone si incontra un ulteriore svincolo intermedio con casello, ubicato presso Cisterna di Latina e collegato con la tangenziale omonima, e, tramite quest'ultima, con la S.S. 7 "Appia".

Ancora più a nord c'è lo svincolo di Artena - Cori - Lariano su cui confluiscono i seguenti assi di adduzione:

- l'asse viario di collegamento tra la SR "Ariana" e la SP "Artena - Cori";
- la Tangenziale di Lariano, che connette la rotatoria in argomento con la SP "Velletri - Cori", permettendo di evitare il passaggio, obbligatorio percorrendo la SR "Ariana", all'interno del centro abitato di Lariano;
- l'asse viario di collegamento tra Velletri e la SP "Velletri - Cori";
- il miglioramento funzionale del tratto in esercizio della SP "Velletri - Cori", che si collega alla Tangenziale di Lariano.



Tratta autostradale Cisterna - Valmontone

In progetto sono, infine, previsti i ripristini delle viabilità e dei collegamenti interferiti ed un casello finale di esazione, posto a seguito dell'interconnessione con la A1, su cui si innesta la tangenziale di Labico, che conduce a sua volta alla SR "Casilina".

L'asse Cisterna - Valmontone adotta un sistema di pedaggiamento di tipo chiuso per tutto l'estesa dell'intervento, a partire dallo svincolo di interconnessione con

l'Asse autostradale Roma – Latina, in località Campoverde, fino all'interconnessione con l'Asse autostradale A1 Roma – Napoli. I tre svincoli intermedi presenti sono, pertanto, soggetti all'esazione del pedaggio. L'infrastruttura autostradale prevede a nord, superata l'interconnessione con l'"Autosole", un ulteriore casello di entrata/uscita, raccordato con la SR Casilina, attraverso la viabilità secondaria di adduzione costituita dalla citata Tangenziale di Labico.

2.1.3 Viabilità secondaria di adduzione

Considerando le esigenze territoriali ed i punti critici presenti per la mobilità dell'area è stata progettata una viabilità secondaria di adduzione agli assi autostradali, in parte realizzata, ove possibile, come miglioramento in sede di viabilità esistenti ed in parte di nuova realizzazione, per un'estesa complessiva di circa 46 km.

L'attuale rete infrastrutturale è, infatti, rimasta in questi anni di fortissimo aumento demografico delle aree in provincia, limitrofe alla Capitale, inadeguata rispetto all'incremento del traffico. I Comuni attraversati in pieno centro abitato e/o centro storico dalle viabilità di adduzione alle principali direttrici di traffico, vivono una situazione di congestione quotidiana, con ripercussioni rilevanti sulla vivibilità dell'area.

La viabilità secondaria di adduzione di nuova realizzazione avrà una corsia per senso di marcia più banchina, ad eccezione della tangenziale di Latina che avrà due corsie per senso di marcia, ed una velocità di percorrenza compresa tra i 70 ed i 90 km/h.

I costi di realizzazione della viabilità in argomento sono presenti nel quadro economico complessivo dell'intervento e risultano, pertanto, inclusi nell'analisi economica e finanziaria dello stesso.

Viabilità di adduzione all'Asse Roma – Latina: Tangenziale di Latina

Il progetto preliminare della Tangenziale di Latina prevede la realizzazione di una strada urbana di scorrimento, conforme al progetto preliminare redatto ed approvato nel 2004 dal Comune di Latina per l'asse denominato "Tangenziale Est" di Latina, avente un'estesa di circa 12 km ed una sezione con due corsie per ogni senso di marcia.

L'asse che consentirà di distribuire i flussi provenienti e destinati dalle/alle infrastrutture autostradali Roma – Latina e Cisterna – Valmontone, costituirà anche una viabilità alternativa alla SR 148 "Pontina" per eventuali futuri interventi di potenziamento del collegamento autostradale tirrenico fino a Terracina od,

anche, al confine regionale presso Formia. E' prevista in progetto la realizzazione di rotatorie per le connessioni con la viabilità urbana interferita.

Viabilità di adduzione all'Asse Roma – Latina: Miglioramento funzionale in sede della SP di Foce Verde

Attraverso lo svincolo di Borgo Piave di Latina l'asse autostradale Roma – Latina si collega con la strada provinciale di Foce Verde, che consente, a sua volta, il collegamento con il porto turistico in fase di ampliamento di Foce Verde, che rappresenta il porto del Capoluogo di Provincia in argomento.

Le opere da realizzare prevedono, pertanto, il miglioramento funzionale in sede e l'incremento della sicurezza della provinciale. Si tratta, infatti, di opere di rettifica puntuale, rifacimento della pavimentazione, allargamento in alcuni tratti, introduzione di sicurvia e dei marciapiedi, sui circa 8 km della provinciale, che connette il centro abitato di Latina con il litorale ed il porto.

La sistemazione prevede, inoltre, la realizzazione di rotatorie per la risoluzione, la messa in sicurezza e la riduzione dei tempi di attesa delle principali intersezioni a raso presenti sulla provinciale.

Viabilità di adduzione all'Asse Roma – Latina: Miglioramento funzionale in sede di via Apriliana

Attraverso lo svincolo di Aprilia Nord l'Asse autostradale Roma – Latina si collega con la via "Apriliana" che consente, a sua volta, il collegamento con la stazione ferroviaria di Campoleone di Latina, ove è già realizzato con fondi POR Regione Lazio un vasto parcheggio di scambio.

Le opere da realizzare prevedono, pertanto, il miglioramento funzionale in sede e l'incremento della sicurezza di via "Apriliana". E', infatti, stato redatto un progetto preliminare di rettifica puntuale, rifacimento della pavimentazione, allargamento in alcuni tratti, introduzione di sicurvia e dei marciapiedi, sui circa 5 km di via "Apriliana", che connettono la Pontina con il parcheggio di interscambio ferroviario.

La sistemazione di Via Apriliana consiste nella messa in continuità della piattaforma pavimentata a 8 m di larghezza complessivi. Puntualmente sono previste rettifiche del tracciato al fine del miglioramento dello stesso, allargandosi all'occorrenza in sinistra o in destra.

Lo sviluppo dell'intervento e' di circa 5.580 m a partire dallo svincolo di Via Apriliana sulla Pontina vecchia al ponte sulla linea ferroviaria Roma - Napoli.

Viabilità di adduzione all'Asse Roma – Latina: Miglioramento funzionale in sede di via dei Giardini

Attraverso lo svincolo di Aprilia Sud, l'asse autostradale è connesso con la rotatoria, esistente e di recente realizzazione, di via dei Giardini e con un area artigianale in corso di espansione. Anche in questo caso le opere da realizzare prevedono il miglioramento funzionale e l'incremento della sicurezza della viabilità esistente di adduzione, ovvero di via dei Giardini, che consentirà il collegamento del casello e dello svincolo con la SR "Nettunense", che collega gli abitati di Anzio e Nettuno, centri importanti del litorale romano e sedi di porti turistici e commerciali. E', infatti, presente un progetto preliminare di rettifica puntuale, rifacimento della pavimentazione, allargamento in alcuni tratti, introduzione di sicurvia e dei marciapiedi, su via dei Giardini che consentirà ai flussi di scambio autostradale di connettersi con via "Nettunense".

Lo svincolo e la rotatoria consentiranno, inoltre, il collegamento dell'area artigianale del Comune di Aprilia, approvata ed in corso di lottizzazione da parte del Comune stesso, per effetto della recente pianificazione.

L'intervento su via dei Giardini, che interessa 2.820 m di viabilità esistente, prevede, pertanto, la sistemazione della stessa con l'allargamento della piattaforma per portarla ad una larghezza di circa 8 m.

Viabilità di adduzione all'Asse Cisterna – Valmontone: Svincolo di Artena, Lariano, Velletri

I comuni di Lariano, Artena, Velletri hanno richiesto uno svincolo per poter accedere al sistema autostradale. Lo svincolo è connesso ad una serie di assi di viabilità secondaria di adduzione che, peraltro, facevano già parte della programmazione comunale e provinciale ed erano volti alla risoluzione delle congestioni delle attuali arterie che attraversano il centro degli abitati.

Viabilità di adduzione all'Asse Cisterna - Valmontone: Asse viario di connessione tra la S.R. "Ariana" e la S.P. "Artena - Cori"

L'asse viario di collegamento tra la SR "Ariana" e la SP "Artena - Cori" è interamente di nuova realizzazione e consentirà la connessione delle zone artigianali di Artena e di Cori, che si trovano lungo l'attuale provinciale, con la nuova viabilità autostradale e con la A1. Il collegamento esistente, ad oggi, con la A1 (casello di Valmontone) e con la SR "Ariana" verso Velletri e la Provincia di Roma Sud, costringe i mezzi pesanti ed i veicoli commerciali ad attraversare i centri urbani di Artena, Lariano e Macere, caratterizzati, peraltro, da una viabilità urbana inadatta a tali percorrenze. Con la realizzazione dell'asse si eviteranno fenomeni di congestione con conseguente miglioramento della qualità di vita dei centri urbani e si garantirà un livello di sicurezza adeguato alle percorrenze locali.

Il collegamento tra la SS600 Ariana e la rotonda del casello avviene in gran parte sull'attuale sede di via Europa. La lunghezza totale dell'intervento e' di 760 m. Il collegamento tra la rotonda del casello e la S.P. Artena-Giulianello-Cori avviene in

parte su strade poderali ed in parte su nuovo sedime. Il progetto cerca, nel rispetto della normativa, di rimanere sulla attuale sede od in prossimità dei confini dei vari lotti, seguendo le indicazioni di un corridoio già individuato dal comune di Artena. La lunghezza totale dell'intervento è di 3.168 m

Viabilità di adduzione all'Asse Cisterna - Valmontone: Tangenziale di Lariano, Miglioramento funzionale in sede della SP "Velletri - Cori" ed Asse di collegamento fra Velletri e la SP "Velletri - Cori"

La tangenziale di Lariano consentirà di scaricare l'attuale SR "Ariana" che attraversa tutto il centro abitato comunale e permetterà al bacino di utenza di Velletri di avere un collegamento adeguato con il casello e la connessione verso nord. Il tracciato ha origine nella rotonda del casello e si sviluppa per 3.738 m con andamento parallelo all'autostrada in progetto, in gran parte sulla sede di un'attuale viabilità secondaria, per arrivare a una rotonda, da realizzare sulla S.P. S. Eurosia - S.P. Velletri - Cori.

Per facilitare la connessione del centro abitato di Velletri con il futuro asse Cisterna - Valmontone si realizzerà una nuova viabilità tra il centro abitato e la SP "Velletri - Cori". Tale viabilità, nel primo tratto, è in corso di realizzazione da parte del Comune di Velletri. La viabilità in argomento, di nuova realizzazione, va a connettersi con la SP "Velletri - Cori" all'altezza dell'innesto con via di Redina Ricci.

Da questo innesto fino allo svincolo con via di S. Eurosia, dove la suddetta provinciale viene a connettersi con la tangenziale di Lariano, è previsto un miglioramento funzionale dell'infrastruttura con piccoli allargamenti in sede e rettifiche, realizzati ove possibile, e miglioramento della visibilità negli accessi e negli innesti presenti, nonché realizzazione della nuova pavimentazione e segnaletica.

Viabilità di adduzione all'Asse Cisterna - Valmontone: Tangenziale di Labico

Il casello di Labico è connesso con una viabilità di nuova realizzazione che permetterà di collegarsi con la SR "Casilina" a monte od a valle del centro dell'abitato di Labico e della zona più densamente urbanizzata lungo la statale stessa. Tale nuova viabilità è stata sviluppata in modo da ripercorrere il più possibile strade vicinali ed interpoderali esistenti, evitando di dividere le proprietà. Il tratto realizzato completamente in nuova sede viene a percorrere un terreno di scarso pregio, costituito dalla fascia in adiacenza all'autostrada, che è già vincolata dalla servitù di rispetto per la futura espansione dell'infrastruttura. Lungo l'asse è, infine, prevista la realizzazione di più rotatorie di raccordo, due delle quali andranno realizzate sulla SR "Casilina".

La tangenziale di Labico è composta da tre tratti, collegati sia tra di essi che con la viabilità esistente da rotatorie, per un'estesa totale di circa 5,8 km.

2.1.4 Riepilogo opere del sistema autostradale e stradale

ASSI AUTOSTRADALI						
N.	Viabilità	N.R.=Nuova Realizzazione M.S.=Miglioramento in Sede	Livello di progettazione	Tipo Sezione (D.M. 05/11/2001)	Velocità di Percorrenza	Estesa
1	A12 - Tor de' Cenci	N.R.	Definitivo	Tipo A	130 Km	16 Km
2	Tor de' Cenci - Latina	N.R. / M.S.	Definitivo	Tipo A	130 Km	52,3 Km
3	Cisterna - Valmontone	N.R.	Definitivo	Tipo A	130 Km	31,5 Km
ESTESA VIABILITA' AUTOSTRADALE						99,8 Km
OPERE CONNESSE - VIABILITA' SECONDARIA di ADDUZIONE						
N.	Viabilità	N.R.=Nuova Realizzazione M.S.=Miglioramento in Sede	Livello di progettazione	Tipo Sezione (D.M. 05/11/2001)	Velocità di Percorrenza	Estesa
4	Tangenziale di Latina	N.R.	Preliminare	Tipo D	70 Km	12,4 Km
5	Borgo Piave - Foce Verde	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (Mod)	70 Km	8,3 Km
6	Via Apriliana	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (Mod)	70 Km	5,2 Km
7	Via dei Giardini	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (Mod)	70 Km	2,8 Km
8	SR Ariana - SP Ardena Cori	N.R.	Definitivo	Tipo F1	90 Km	3,9 Km
9	Tangenziale di Lariano	N.R.	Definitivo	Tipo F1	90 Km	3,7 Km
10	Velletri - SP Velletri - Cori	N.R.	Preliminare	Tipo F1	90 Km	1,2 Km
11	SP Velletri Cori	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (Mod)	70 Km	2,9 Km
12	Tangenziale di Labico	N.R.	Definitivo	Tipo F1	90 Km	5,8 Km
ESTESA VIABILITA' SECONDARIA						46,2 Km
ULTERIORI OPERE DI VIABILITA'						
N.	Viabilità	N.R.=Nuova Realizzazione M.S.=Miglioramento in Sede	Livello di progettazione	Tipo Sezione (D.M. 05/11/2001)	Velocità di Percorrenza	Estesa
A	Complanari Monodirezionali Monocorsia	N.R.	Definitivo	Tipo A	90 Km	18,2 Km
B	Adeguamento Funzionale S.R. 148 Pontina	M.S.	Preliminare	Tipo E	50 Km	22,0 Km
ESTESA ULTERIORE VIABILITA'						40,2 Km
VIABILITA' TOTALE						186,2 Km

NB: La tratta N. 2 Tor de' Cenci – Latina prevede l'adozione di una sezione autostradale superiore al limite minimo di norma (sezione tipo A del D.M. 05/11/2001), con l'adozione di 3+3 corsie per senso di marcia più corsia di emergenza nella tratta Tor de' Cenci – Aprilia Nord di estesa 24,5 km.

Le complanari N. A sono previste in affiancamento alla sezione autostradale di tipo A nel tratto da Aprilia Sud a Latina.

Tabella: Opere costituenti l'Intervento: "Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone"

3. STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

Per la realizzazione dell'intero Intervento è prevista l'assegnazione di un contributo pubblico nella misura massima del 40% del valore complessivo dell'investimento, stanziato a fondo perduto ai fini dell'abbattimento del costo iniziale dell'investimento stesso per la realizzabilità dell'opera con partenariato pubblico/privato.

Il contributo pubblico, ad oggi, disponibile, pari a 468,1 milioni di euro, dovrà garantire la realizzazione e gestione di una parte delle opere dell'Intervento. In particolare, a valle delle offerte presentate in sede di gara il contratto prevedrà sicuramente la costruzione e la gestione degli assi autostradali A12 – Tor de' Cenci e Tor de' Cenci – Latina, nonché la costruzione delle opere connesse a tali assi: Tangenziale di Latina, provinciale Latina – Foce Verde (porto di Latina), "Via Apriliana", "Via dei Giardini", le complanari e l'adeguamento funzionale della SR148 Pontina da Pomezia Nord ad Aprilia Sud.

L'insieme di tale opere costituisce, pertanto, il 1° Stralcio dell'Intervento.

L'offerta aggiudicataria potrà prevedere, con il contributo disponibile, la realizzazione dell'intero Sistema autostradale e stradale. Qualora, invece, fosse richiesto un ulteriore contributo pubblico, sempre nella misura massima del 40% del valore complessivo dell'investimento, sarà obbligo del Concessionario realizzare il 1° stralcio dell'Intervento con il contributo pubblico disponibile e la restante tratta autostradale ed opere connesse, qualora disponga della somma richiesta entro tre anni dalla stipula del contratto, pena la decadenza dell'intero contratto di concessione. Il Concessionario avrà l'obbligo di accettare la sostituzione dello stanziamento delle ulteriori somme necessarie con idonei provvedimenti di defiscalizzazione.

la Procedura di assegnazioni lavori

A seguito delle delibere CIPE n. 88/2010 e n. 51/2013, Autostrade del Lazio spa (spa mista composta al 50% da Anas e Regione Lazio) ha avviato la procedura di gara per l'affidamento in concessione dell'intervento "Corridoio Intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna- Valmontone".

Le aziende invitate, a seguito di preselezione, sono state sei.

Le Ditte che hanno presentato offerta entro il 18 febbraio 2015, sono due:

Una cordata italiana, guidata da Salini Impregilo, con il Astaldi, Pizzarotti, Ghella
il Consorzio stabile Sis italo-spagnolo (Sacyr yVallermoso + gruppo Finic di Torino)

A luglio 2016 la Società "Autostrade del Lazio" ha aggiudicato in via definitiva al "Consorzio stabile Sis Scpa" la gara per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione delle nuove infrastrutture autostradali.

La parte economica delle offerte in gara (sfida a due tra Sis e Salini Impregilo) era stata aperta il 19 febbraio scorso, e sul sito di Autostrade per il Lazio era già comparso il tabellino di gara che dava in vantaggio Sis

L'aggiudicatario provvisorio, il Consorzio stabile Sis (società consortile per azioni), è come noto una consolidata alleanza italo-spagnola nata su spinta del colosso iberico Sacyr y Vallermoso (grande impresa impegnata - ad esempio - con Salini Impregilo per il nuovo canale di Panama), consorzio oggi controllato al 51% dal gruppo Fininc di Torino (tramite la società di costruzioni Inc spa e la società di ingegneria Sipa Spa), mentre Sacyr ha il 49%.

Nella valutazione della parte tecnica dell'offerta, effettuata dalla Commissione nella seduta del 29 settembre 2015, era risultata in vantaggio, anche se di poco, l'Ati italiana guidata da Salini Impregilo, con 38,46 punti contro i 24,41 di Sis. All'apertura delle buste il 19 febbraio, invece, il Consorzio Sis ha ribaltato la situazione con un forte ribasso sul contributo pubblico richiesto, ottenendo 30 punti contro i 5,48 della cordata Salini Impregilo

La cordata italiana guidata da Salini Impregilo ha fatto ricorso al TAR per, a loro avviso, la non sostenibilità dell'offerta economica del Consorzio Stabile Sis, che ha promesso di restituire tutti i finanziamenti pubblici con un interesse del 5%. Dopo trent'anni dall'avvio della concessione.

L'oggetto del ricorso d'appello presentato dal gruppo Salini-Impregilo è uno dei punti previsti dal bando, ossia il reperimento dei fondi privati sul totale dei 2,7miliardi di euro previsti per la costruzione della nuova strada.

Cronoprogramma delle realizzazioni

In particolare, le tempistiche di realizzazione della tratta A12 – Tor de' Cenci di estesa 16 km, prevedono 2 anni circa per la progettazione esecutiva e l'inizio dei lavori e 4 anni per la costruzione delle opere. Le tempistiche di realizzazione della tratta Tor de' Cenci – Latina di estesa 53 km, comprensiva delle opere connesse, prevedono 1 anno per la progettazione esecutiva e l'inizio dei lavori e 5 anni per la costruzione delle opere. Le tempistiche di realizzazione della tratta Cisterna - Valmontone di estesa 33 km, comprensiva delle opere connesse, prevedono 1 anno per la progettazione esecutiva e l'inizio dei lavori e 4 anni per la costruzione delle opere. Per tale tratta è stato previsto uno slittamento di circa tre anni per le attività di progettazione e costruzione, nell'ipotesi sia necessario reperire un'ulteriore trince di finanziamento pubblico e/o adottare misure di defiscalizzazione di analogo impatto sulla sostenibilità finanziaria dell'investimento.

Si ritiene, anche se non si posseggono di documenti ufficiali a riguardo , che tali tempistiche debbano essere traslate di almeno due anni in considerazione delle difficoltà riscontrate ad assegnare la gara.

4. DESCRIZIONE ED OBIETTIVI DELL'INVESTIMENTO

Il principale obiettivo che verrà conseguito con la realizzazione dell'Intervento è sicuramente il completamento della dotazione infrastrutturale primaria necessaria al Paese.

La particolare area in cui si colloca l'Intervento determina, tuttavia, una serie di ulteriori benefici trasportistici e socio-economici, che costituiscono anch'essi obiettivi di rilevante importanza connessi alla realizzazione dell'Opera.

Infatti, l'Intervento in progetto si localizza nella Regione Lazio ed, in particolare, nel sud della Provincia di Roma (Pomezia) e nella provincia di Latina.



Inquadramento territoriale

Attualmente il collegamento del sud della Regione con la città di Roma ed i porti e gli aeroporti di prima categoria situati nel territorio della Provincia di Roma, di importanza nazionale (trattandosi di infrastrutture puntuali di carattere internazionale come l'Aeroporto di Fiumicino od il Porto di Civitavecchia, nonché il nuovo Porto Turistico della Capitale appena realizzato sempre a Fiumicino), è garantito, lungo il litorale tirrenico, dal solo asse della Strada Regionale SR 148 "Pontina", unitamente agli assi autostradali a servizio della Capitale, quali il GRA o l'autostrada Roma – Aeroporto di Fiumicino.

Tale ridotta offerta di trasporto, si colloca in un'area che ha subito nell'ultimo decennio, per effetto degli elevati prezzi immobiliari afferenti al Comune di Roma, un forte incremento demografico, che ha determinato una crescita molto elevata dei due più importanti agglomerati urbani sorti lungo l'asse della SR 148 Pontina: Pomezia ed Aprilia, e dei centri minori, soprattutto costieri quali Ardea, Anzio, Nettuno, nonché dei centri disposti al limite provinciale di Roma e limitrofi all'asse autostradale esistente "Roma – Napoli", costituiti dai comuni di Velletri, Lariano, Labico, Artena e Valmontone. Inoltre, si deve considerare che l'area, anche prima dello sviluppo dell'ultimo decennio, già presentava una forte domanda di traffico

residenziale, considerando che Latina è il capoluogo di Provincia più grande della Regione (che registra circa 120.000 abitanti) ed il litorale sud fino quasi al confine regionale (Torvajanica, Anzio, Nettuno, Sabaudia, Circeo, Terracina e Sperlonga), oltre ad essere fortemente popolato, è meta, viste anche le riserve naturali presenti, di buona parte del turismo balneare della Capitale, legato anche alla proprietà di seconde case.

A tale forte presenza residenziale, che in gran parte lavora nel Comune di Roma e che genera, quindi, un fenomeno quotidiano di pendolarismo da e verso la Capitale, si somma la forte vocazione produttiva del territorio, in cui il progetto si va ad inserire, caratterizzato da un contesto altamente ricettivo, che ha trainato il processo di industrializzazione dell'area romana e, più in generale, del sud del Lazio, a partire dal dopoguerra, divenendo e rappresentando oggi di fatto il nodo produttivo della Regione. La produttività in argomento, costituita in prevalenza da piccole e medie aziende, è per la pressoché totalità concentrata nel sud e nell'est della Provincia romana, nonché nelle due province del sud: Latina e Frosinone. In queste aree, infatti, esistono le sole realtà di più grandi dimensioni, che hanno beneficiato del forte impulso dato negli anni passati dalla Cassa del Mezzogiorno e dagli investimenti internazionali. Va evidenziato, quindi, come il territorio in argomento abbia accantonato, in un brevissimo lasso temporale, il proprio profilo prevalentemente agricolo per assumere i caratteri di un vero e proprio nucleo industriale, costituito in prevalenza dal distretto chimico-farmaceutico e dal distretto della carta, grazie anche ad ingenti investimenti di società nazionali ed internazionali.

A riprova di quanto esposto, basti citare che le province del sud del Lazio, Latina e Frosinone, producono un PIL pari a 25,3 milioni di euro, corrispondente al 72% della produzione della Regione Lazio, escludendo il polo e la provincia di Roma, che determina da sola l'80% della produzione della Regione stessa. Se poi si considera la produzione nel settore secondario delle due province in argomento la percentuale sale al 27% dell'intera produzione regionale ed a circa l'80% della stessa, escludendo il polo e la provincia di Roma, per un importo totale pari 5,6 milioni di euro.

Tuttavia, tale produttività necessita di adeguati collegamenti con il mercato romano, primo fra i clienti, e con il porto e l'aeroporto di Civitavecchia e Fiumicino, nonché con il nord del Paese. Infatti, ad oggi, si sta verificando una forte regressione, dovuta in gran parte alla difficoltà delle aziende di competere, in un momento di rallentamento dell'economia globale, per il forte gap infrastrutturale dell'area.

Per quanto esposto, la forte ricettività del territorio e l'entità dell'investimento fanno presupporre, con ragionevole aspettativa, il conseguimento di sostanziali

miglioramenti sociali ed economici, rispetto allo scenario senza intervento, determinando un'efficace impulso allo sviluppo produttivo ed occupazionale.

Unitamente alla presenza dei benefici sopra descritti, va evidenziato, comunque, come risulti improrogabile un intervento sulla rete infrastrutturale esistente, per la forte incidentalità e gli scarsi livelli di servizio presenti sulla stessa. Sono, infatti, indubbi i benefici dell'investimento legati alla riduzione delle congestioni, con miglioramenti dei tempi di collegamento e delle emissioni, ed alla riduzione dell'incidentalità, con un aumento significativo dei livelli di servizio attuali.

Infatti, lo sviluppo residenziale, industriale e commerciale verificatosi senza che venissero realizzati i conseguenti interventi sulla viabilità dell'area, ha portato alla presenza di un'offerta di trasporto complessivamente inadeguata ed, in particolare, alla presenza di un traffico eccessivo sugli assi principali: si registra, infatti, un TGM (traffico medio giornaliero in entrambe le direzioni) pari a circa 59.000 veicolieq/giorno sulla SR 148 Pontina, con punte di circa 70.000 veicolieq/giorno nel tratto Pomezia – Roma, e pari a circa 157.000 veicolieq/giorno sul GRA nel quadrante sud-ovest, che verrà sotteso dall'Intervento.

Un valore così elevato di mezzi presenti determina, ad oggi, livelli di servizio del GRA e della SR 148 "Pontina", in questo tratto, estremamente bassi (livello E/F), rispetto al limite di norma per la tipologia stradale (livello B) e denota, pertanto, velocità di percorrenza molto ridotte, fino al fenomeno frequente della coda, che si registra quotidianamente per molte ore della giornata (oltre le quattro ore quotidiane). Inoltre, per ciò che attiene la SR 148 Pontina, il forte deficit di offerta rispetto alla quotidiana domanda dell'utenza, commerciale e residenziale, unitamente alle non idonee caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, determina livelli d'incidentalità e di conseguente mortalità molto elevati.

Infatti, i dati rilevati dai principali organismi Nazionali, quali l'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica) e l'ACI (Automobile Club d'Italia) confermano che la SR 148 "Pontina" risulta la seconda/terza strada per numero di incidenti e morti del Paese, se si considera l'intera estesa dell'arteria, mentre, se si considera il solo tratto Pomezia - Roma, l'incidentalità e la mortalità registrate divengono le più alte di tutta la rete stradale nazionale e regionale del Paese.

La situazione descritta per le arterie principali caratterizza complessivamente il servizio infrastrutturale delle aree del sud della provincia romana limitrofe alla Capitale, che, nonostante lo sviluppo edilizio e produttivo ed il conseguente fortissimo aumento demografico registrato, pagano quotidianamente l'inadeguatezza della rete infrastrutturale, che è, invece, rimasta in questi stessi anni immutata ed è, pertanto, ad oggi, fortemente inadeguata per gli incrementi di traffico registrati e per la crescita, proprio lungo tali viabilità esistenti, degli agglomerati urbani.

Molti dei centri urbani in argomento vivono, infatti, una situazione di congestione quotidiana in molte ore della giornata, spesso per l'intera durata della stessa, con ripercussioni rilevanti sulla vivibilità dell'area. Pertanto, la qualità di vita in tali centri, soggetti ad elevate concentrazioni di inquinanti atmosferici (ossidi di carbonio, azoto e polveri sottili), al quotidiano superamento diurno e notturno dei limiti ammessi per i livelli di rumore e vibrazioni e ad un costante elevato livello di incidentalità, risulta fortemente compromessa. I centri urbani comunali più penalizzati, poiché attraversati dal traffico di percorrenza verso la Capitale e verso gli assi autostradali esistenti, traffico, peraltro, caratterizzato da una forte componente di veicoli pesanti e commerciali, risultano Pomezia, Aprilia, Lariano, Macere, Artena e Labico.

Nel caso del centro urbano di Pomezia, il terzo Comune della Provincia romana per numero di abitanti, che conta una popolazione residente di circa 60.000 abitanti, tutta concentrata nel nucleo urbano, essendo la gran parte del territorio comunale poco urbanizzato, al problema generale del sovraccarico della rete secondaria, che è rimasta inalterata nell'ultimo cinquantennio, si somma al fatto che lo stesso nucleo urbano è attraversato proprio dalla infrastruttura principale di collegamento per i flussi di media e lunga percorrenza (la SR 148 Pontina).

Il problema delle emissioni gassose e sonore dovute al traffico, ed al traffico in congestione in particolare, è stato studiato nello Studio di Impatto Ambientale dell'Intervento, ove sono state stimati entrambi gli effetti, attraverso l'adozione di opportuni software. In particolare, per il rumore, attraverso una simulazione 3D, sono state rilevate le isotoniche nella fascia di 500 m a cavallo degli assi principali, mentre, per ciò che attiene l'atmosfera, le ricadute a terra dei principali inquinanti, direttamente ascrivibili al traffico veicolare, sono state determinate attraverso un software molto aggiornato (il MOCAR, modello ufficiale realizzato dall'ARPA - Azienda Regionale Per l'Ambiente - della Regione Lazio per il trattamento specifico delle emissioni da traffico veicolare). In particolare, sono stati rilevati:

- Particolati (PM)
- Ossidi di azoto (NOx)
- Benzene (C6H6)
- Monossido di carbonio (CO).

I dati e le mappe realizzate mostrano l'effetto positivo sulla salute pubblica e sull'ambiente generato dalla riduzione complessiva delle emissioni e dallo spostamento delle stesse dai nuclei urbani. Le mappe con le riduzioni e gli incrementi determinatisi con e senza intervento per ciascuno degli inquinanti, mostrando significativi miglioramenti nello scenario di progetto, rispetto a quello di riferimento, sia per la riduzione complessiva delle emissioni totali di rete, determinata dall'aumento del livello di servizio e dalla riduzione delle congestioni,

sia per ciò che attiene i centri abitati, per lo spostamento del traffico veicolare, dovuto alla realizzazione di varianti e tangenziali ai centri abitati stessi.

Infine, l'Intervento, comprende la realizzazione di molte opere compensative al territorio, che determineranno ulteriori benefici socio-ambientali, generati da una riqualificazione culturale dell'area. Sono, infatti, previsti interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, volti anche al sostegno dello sviluppo economico e della promozione dei beni naturali e culturali, in quanto potenziali attrattori per il turismo sostenibile. L'intervento presenta, in particolare, opere di compensazione ambientale per un importo pari a 36,7 milioni di euro, che prevedono, tra i numerosi interventi, il restauro di un casale storico di proprietà del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, posto in vicinanza dell'intervento, che verrà adibito a sito di deposito con annesso laboratorio di restauro e sale museali. All'interno, vi saranno posizionati, restaurati ed esposti i reperti archeologici rinvenuti negli scavi effettuati ed, in particolare, provenienti dalla zona di Decima, soggetta a vincolo per la presenza di tombe di età arcaica (VII sec. a.c.), particolarmente ricche in arredi funerari di elevato valore. Gli interventi prevedono, inoltre, il restauro del Borgo vincolato di Campoverde, ove verrà valorizzato il complesso ecclesiastico che attualmente è in forte stato di ammaloramento. Nelle aree limitrofe al sedime della S.S. 7 "Appia", attraversata dall'intervento, è previsto, altresì, lo scavo dell'area di rilevanza archeologica di epoca romana denominata "Tres Tabernae", ove verrà allestito, in un casale di proprietà dell'ANAS S.p.A., azionista paritario con la Regione Lazio della Società mista concedente dell'intervento "Autostrade del Lazio S.p.A.", un apposito museo illustrativo degli scavi e dei reperti rinvenuti. L'Intervento prevede, infine, rilevanti opere di rinaturazione effettuate in aree protette ad estensione delle zone di maggior pregio già esistenti.

In sintesi, i principali obiettivi sociali, ambientali ed economici perseguiti con la realizzazione del progetto, che, considerando l'attuale situazione, risultano doverosi traguardi, sono i seguenti:

1. realizzare la rete primaria infrastrutturale di livello nazionale ed europeo e velocizzare, in tal modo, i collegamenti dell'area sud della provincia di Roma e della provincia di Latina con la Capitale, con evidenti benefici in particolare diretti sia al traffico pendolare, determinato quotidianamente dal raggiungimento del posto di lavoro, sia al sostegno ed al miglioramento della competitività delle piccole e medie imprese, legati al potenziamento del collegamento dei poli produttivi e commerciali del territorio con le diverse modalità di trasporto (porti ed aeroporti dell'area ovest della Capitale).

2. ottenere ricadute occupazionali stimate in 4.000 addetti, diretti ed indiretti, durante la fase di realizzazione, 182 posti stabili diretti nei 50 anni successivi di gestione e 50.000 ULA (Unità di Lavoro Annue) indirettamente create per l'indotto sempre nel periodo di gestione.
3. ottenere ricadute sul PIL stimate nel 3% di incremento del PIL regionale e nel 20% circa di incremento del PIL regionale, generato dal settore produttivo "industria e costruzioni".
4. migliorare la sicurezza, la salute pubblica e la qualità del trasporto, elevando il livello di servizio dei collegamenti attuali (GRA e SR 148 Pontina) dal livello E al livello B, limite di norma per la tipologia del collegamento; eliminando i quotidiani e duraturi fenomeni di congestione, riducendo complessivamente i consumi di carburante e le emissioni di inquinanti, nonché gli incidenti, con impatti positivi sull'ambiente e la salute dei cittadini e, contestualmente, spostando le emissioni, comunque ridotte, di inquinanti ed il rumore e le vibrazioni indotti dal traffico, data anche l'elevata percentuale di mezzi pesanti, dai centri urbani alle aree limitrofe scarsamente urbanizzate, ottenendo un forte beneficio per la popolazione residente.