



## Gruppo di Lavoro



Rappresentante

Ing. Giorgio Gregori  
Ing. Andrea Giordano



Rappresentante

Ing. Ilaria Coppa



Rappresentante

Ing. Mario Bergamo  
Ing. Flavia Scisciot



Rappresentante

Ing. A. Esposito  
Ing. Luigi Impieri



Rappresentante

Ing. Maurizio Ievolella  
Dott. Massimo Soriani

## Coordinamento



Direttore Generale  
Responsabile Sezione Infrastrutture  
Responsabile progetto

Dott. Maurizio Tarquini  
Arch. Furio Santini  
Dott. Marco Galluzzo

## Struttura tecnica



Direttore Tecnico  
Struttura Tecnica

Prof. Ing. Mauro Di Prete  
Arch. Fabio Massari  
Arch. Serena Sadeghi  
Ing. Claudio Giannobile  
Dott. Simone Gubbio

## Con il contributo





Indice

1	Introduzione.....	4
2	Le indicazioni di base .....	6
2.1	Il DD1022/RU del MIT .....	6
2.2	Esempi e situazioni similari.....	7
3	Cosa si intende e a cosa serve lo "Sportello della Condivisione".....	9
4	Gli attori dello Sportello .....	14
5	Le modalità di attuazione.....	17
6	Le fasi ed i tempi.....	19

## 1 Introduzione

Il "Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana", nel seguito per brevità identificato come Piano Integrato, nasce dall'iniziativa della "Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali" del Ministero dell'Infrastrutture e Trasporti e segnatamente dalla nota 42878 del 13/12/2013, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro ha affidato a detta Direzione Generale il compito di coordinare le attività finalizzate alla predisposizione di tale Piano, con l'intento di configurarlo come «lo strumento strategico di riferimento e coordinamento per le diverse iniziative infrastrutturali da svilupparsi nell'ambito del suddetto contesto territoriale».

Tale attività ha fornito le informazioni di base alle quali deve rispondere il Piano Integrato ed ha guidato la definizione delle modalità di formazione e il modello del Piano.

Per quanto attiene alle modalità di formazione, un aspetto fondamentale al fine di assicurare al Piano Integrato il requisito di strumento di coordinamento, è stato in primo luogo ricercato attraverso due distinti strumenti, individuati nel Tavolo Tecnico e nello Sportello della Condivisione.

In breve, per quanto attiene al Tavolo Tecnico, formalmente istituito con DD 1022/RU del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, questo si configura come organismo formato da soggetti istituzionali, enti attuatori e società a diverso titolo chiamati a pianificare, attuare e/o gestire l'assetto delle reti infrastrutturali.

In questa ottica, sono stati chiamati a formare il tavolo, i seguenti soggetti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, con funzione di Presidenza
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per gli aeroporti e il trasporto aereo
- Aeroporti di Roma S.p.A.
- ANAS S.p.A.
- Autorità Portuale di Civitavecchia
- Autostrade del Lazio S.p.A.
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
- Camera di Commercio Roma
- ENAC S.p.A.
- Regione Lazio



- RFI S.p.A.
- Roma Servizi per la Mobilità;
- UNINDUSTRIA - Unione degli Industriali e delle imprese di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo

All'interno del Tavolo, i partecipanti hanno rivestito ruoli ed attività differenti. Nello specifico, la DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali ha svolto una funzione di indirizzo e di coordinamento generale, mentre UNINDUSTRIA hanno assolto al ruolo di coordinamento operativo delle attività condotte dal Gruppo di Lavoro (le cui attività operative sono state cofinanziate dalla Camera di Commercio Roma), appositamente costituito in seno allo stesso Tavolo Tecnico ai fini della predisposizione del Piano; il Gruppo di Lavoro è formato da:

- Aeroporti di Roma S.p.A.
- ANAS S.p.A.
- Autorità Portuale di Civitavecchia
- Autostrade del Lazio S.p.A.
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
- RFI S.p.A.

Lo scambio delle informazioni e la collegialità delle scelte assunte nel corso del processo di formazione del Piano Integrato è stata ricercata e garantita mediante una serie di incontri che hanno segnato i principali passaggi dell'iter formativo e che sono stati svolti sia all'interno del Gruppo di Lavoro che rispetto al Tavolo Tecnico e il lavoro si concretizza in un primo momento che è quello di definizione della "Visione strategica preliminare del Piano Integrato".

A tale strumento, che dopo i dovuti confronti e verifiche darà vita al Piano vero e proprio, si è pensato di associare un secondo momento di tipo innovativo che è stato definito "Sportello della Condivisione" termine con il quale si è inteso definire lo strumento operativo volto alla raccolta delle istanze e degli eventuali spunti espressi da una pluralità di soggetti ai fini della ottimizzazione del Piano.

In buona sostanza, lo Sportello costituisce un momento di confronto con tutti gli stakeholders con i quali si ritiene opportuno-indispensabile confrontarsi per poter arrivare ad una maggiore certezza di sostenibilità del Piano.

## 2 Le indicazioni di base

### 2.1 *Il DD1022/RU del MIT*

Come premesso, la citata nota 42878 del 13/12/2013 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ed il Decreto 1022/RU che da questa ne è disceso, costituiscono il riferimento del Piano Integrato non solo sotto il profilo amministrativo, quanto soprattutto rispetto a quello concettuale, avendo come detto svolto un ruolo fondativo nella definizione delle modalità di sua formazione e, in termini ancora maggiori, nella scelta del modello di Piano.

Rimandando al documento "Visione strategica preliminare di Piano" per come le indicazioni di cui sopra hanno portato alle scelte tecnico-operative nella formulazione del Piano, qui si ricorda che i passaggi centrali sono da riferirsi al concetto di "Strategico" perché il Piano costituirà lo strumento strategico di riferimento per le diverse iniziative infrastrutturali da svilupparsi nell'ambito del contesto territoriale assunto a riferimento, a quello di "Coordinamento" poiché il Piano deve rispondere all'esigenza di definire un dispositivo nazionale di riferimento al fine di definire le modalità per perseguire le dovute "Sinergie" assicurando la sinergia tra i diversi strumenti programmatici esistenti e le diverse iniziative (pubbliche e/o private) in atto. Infatti la finalità di integrazione ed efficienza può essere dettata solo da un quadro unitario che costituisca il riferimento istituzionale per tutti i soggetti pubblici e gli operatori economici interessati evitando, peraltro, interferenze nelle fase di assunzione delle decisioni.

L'aver identificato il Piano Integrato come «strumento strategico» ha consentito di definirne la natura e, stante la definizione in precedenza data al concetto di pianificazione strategica, e definito quella che deve essere la sua dimensione programmatica e le modalità di formazione.

Al fine di rispondere alla natura di Piano strategico, la dimensione programmatica del Piano Integrato è stata necessariamente identificata nella definizione degli indirizzi strategici di lungo periodo sulla scorta dei quali disegnare lo sviluppo delle infrastrutture del Quadrante Ovest e non nella puntuale definizione delle singole iniziative o degli aspetti progettuali ad esse pertinenti. Analogamente, nella costruzione delle modalità di formazione, la definizione di detti indirizzi è stata sin da subito concepita come l'esito di un processo aperto che ha trovato la sua prima espressione nella individuazione nel Tavolo Tecnico come organismo plurimo rivolto alla predisposizione del Piano. Ma non solo questo poteva essere lo strumento con il quale rendere strategico, sinergico e coordinato il Piano.

Si è infatti sin da subito proposta l'attivazione dello Sportello della Condivisione quale strumento finalizzato alla raccolta, sistematizzazione ed armonizzazione delle istanze e dei suggerimenti espressi dai principali soggetti istituzionali.

Ciò in quanto un atto di pianificazione che voglia essere un momento reale di sintesi delle esigenze e di reale applicazione nel futuro non può prescindere dall'acquisire il debito consenso.

## ***2.2 Esempi e situazioni similari***

In realtà non ci sono molti esempi in tal senso pur se occorre constatare che l'idea è mutuabile da quella che in altri situazioni ha visto svilupparsi di quello che si definisce "Dibattito Pubblico".

Il termine diverso nella sua declinazione ma non molto nella sostanza che lo ispira è stato definito per rendere evidente il fatto che in questo caso non siamo di fronte al confronto tra diversi soggetti in merito ad un progetto di realizzazione di un'opera quanto piuttosto ci si riferisce ad un atto di pianificazione a soggetti multipli.

Certo nella pianificazione e nella programmazione il confronto già oggi esiste e si esplica durante il processo di Valutazione Ambientale Strategica ma questo è finalizzato, come noto, ad implementare nel Piano gli obiettivi ambientali e a valutarne le ricadute in tale settore di analisi. Certamente il Piano integrato in parola sarà elemento di VAS ma si riteneva opportuno che il confronto avvenisse anche sulle scelte tecniche e sull'assunzione di strategie operative al pari di quelle ambientali e pertanto si è pensato di sviluppare qualcosa che assomigliasse più al dibattito di cui sopra.

In effetti il Dibattito Pubblico è una modalità di coinvolgimento dei cittadini sui grandi interventi che riguardano il territorio, che prende ispirazione dall'esperienza della Commission National du Debat Public attivata in Francia dal 1996. La procedura del Dibattito Pubblico da una parte garantisce una piena e trasparente informazione sull'intervento in corso di progettazione a tutti i cittadini che vivono in un determinato territorio e dall'altra da loro la possibilità di esprimere il proprio parere sull'intervento sia come singoli sia come gruppi organizzati.

Le tappe fondamentali di un dibattito pubblico sono:

- A. La predisposizione di un documento esplicativo sull'intervento progettato che sia esaustivo nei contenuti ma semplice nella forma
- B. L'organizzazione di una serie di assemblee pubbliche in cui si spiega l'intervento, si discutano eventuali alternative e si apre il confronto tra sostenitori ed oppositori
- C. La raccolta e la pubblicazione online delle opinioni dei cittadini singoli od organizzati
- D. La stesura di un rapporto sul dibattito pubblico – a cura del soggetto indipendente che ha gestito il dibattito – di cui l'amministrazione committente terrà conto nel prendere le proprie decisioni definitive.

In Italia non ci sono molti esempi in tal senso. Due casi importati in cui si è sviluppato un percorso analogo a quello francese sono il progetto della Gronda di Genova (ovvero progetto del NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA - Adeguamento del sistema A7 - A10 -

A12) promosso dalla Società Autostrade per l'Italia e la Linea Ferrovia Torino – Lione nel tratto Italiano pur se quest'ultimo ha connotati leggermente differenti dal primo che è avvenuto in un percorso più prettamente progettuale.

Di interesse inoltre per le finalità che si intendono seguire con lo Sportello della Condivisione in oggetto è quanto disposto dalla regione Emilia Romagna e dalla regione Toscana con:

- La deliberazione legislativa n. 115/2010 la regione Emilia Romagna ha approvato la legge sulla partecipazione dei cittadini e delle loro organizzazioni alla elaborazione delle politiche regionali e locali, al fine di perseguire la realizzazione di un sistema partecipativo coerente ed omogeneo sul territorio, nel quale siano valorizzate le migliori pratiche ed esperienze. La legge si propone di creare maggiore coesione sociale, gestendo la conflittualità e facilitando l'individuazione di obiettivi e mezzi condivisi tra gli attori territoriali, di valorizzare le competenze diffuse nella società e promuovere un maggior impegno verso le scelte riguardanti la propria comunità locale o regionale, dando attuazione al principio costituzionale di sussidiarietà ed affermando l'importanza dell'autonomia di iniziativa dei cittadini per lo svolgimento di attività di interesse regionale;
- La Legge regionale toscana n. 46/2013 sulla partecipazione che ha portato anche alla istituzione di un "Autorità regionale per la partecipazione". In tal senso sono state anche redatte delle linee guida al fine di meglio perseguire l'obiettivo della citata legge regionale che è quello di promuovere i *"processi partecipativi di qualità che abbiano un impatto reale sui processi decisionali e sulla promozione della cittadinanza attiva"*<sup>1</sup>

Quanto sopra non riguarda le attività per le quali è stato pensato e si sviluppa lo Sportello della Condivisione per il Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana, ma lo spirito di fondo rientra tra le finalità proprie delle iniziative sopra indicate che hanno ispirato la costituzione di detto strumento di concertazione.

---

<sup>1</sup> Introduzione alle Linee Guida dell'Autorità regionale per la garanzia e promozione della partecipazione.

### **3 Cosa si intende e a cosa serve lo “Sportello della Condivisione”**

Sintetizzando i concetti chiave contenuti nel Decreto DD/1022/RU ed i termini nei quali questi abbiano concorso alla ideazione del Piano Integrato, è possibile affermare che detto Piano è stato concepito come strumento strategico la cui finalità risiede nel coordinamento dell'azione dei soggetti pubblici e degli operatori privati, orientandola verso il raggiungimento dell'integrazione e dell'efficienza delle rispettive iniziative da questi pianificate/proposte, le quali non debbono unicamente sostanziarsi in un profilo tecnico, quanto invece essere commisurati rispetto al valore guida dello Sviluppo sostenibile.

In altri termini il Piano Integrato deve ricercare l'integrazione e l'efficienza degli interventi di infrastrutturazione a diverso titolo promossi da soggetti pubblici e privati, non solo sotto il profilo meramente tecnico, ossia assumendo quale unico parametro di coordinamento quello trasportistico, quanto anche e soprattutto rispetto al paradigma dello Sviluppo sostenibile, rapportando con ciò detta integrazione ed efficienza alla loro capacità di concorrere ad un modello di sviluppo sostenibile.

Tale definizione concettuale del Piano ha comportato che il Piano fosse basato sulla definizione di meccanismi dal carattere aperto e regolatore.

Come meglio evidenziato e dettagliato nel documento “Visone strategica del Piano”, al fine di poter operare un'azione di coordinamento, il Piano Integrato deve difatti essere necessariamente configurato come strumento in grado di contemperare due caratteristiche apparentemente opposte: da un lato, la flessibilità rispetto all'evoluzione del quadro delle iniziative in atto, dall'altro la capacità di identificare con chiarezza gli indirizzi da seguire ai fini dello sviluppo sostenibile delle infrastrutture.

Lo “Sportello della Condivisione” si pone l'obiettivo di consolidare le scelte che il Piano Integrato opera mediante una pluralità di opinioni e di contributi. Già per come è stato pensato e per come viene gestito il Piano è in risultato del confronto tra diversi soggetti: infatti il Gruppo di Lavoro è composto da 6 soggetti gestori di infrastrutture e coordinato da un'associazione che riveste istituzionalmente il ruolo di interfaccia tra aziende operative e specializzate nei diversi settori dando già in questo garanzia di mettere sul tavolo diverse idee da un lato e necessità dall'altro. Inoltre tale esperienza viene messa a disposizione non solo del MIT quale organismo di garanzia al di sopra delle esigenze dei singoli attori ma anche di un più articolato Tavolo tecnico in cui è presente l'ENAC, la Regione Lazio, e il settore del Comune di Roma che si occupa di mobilità (Roma Servizi per la Mobilità).

Ciò nonostante l'iniziativa vuole essere messa alla base di un confronto più ampio non tanto per poterla o volerla mettere in discussione nei suoi concetti fondanti o sulle modalità di svolgimento quanto piuttosto per arricchirla e ottimizzare le scelte che si compiono.

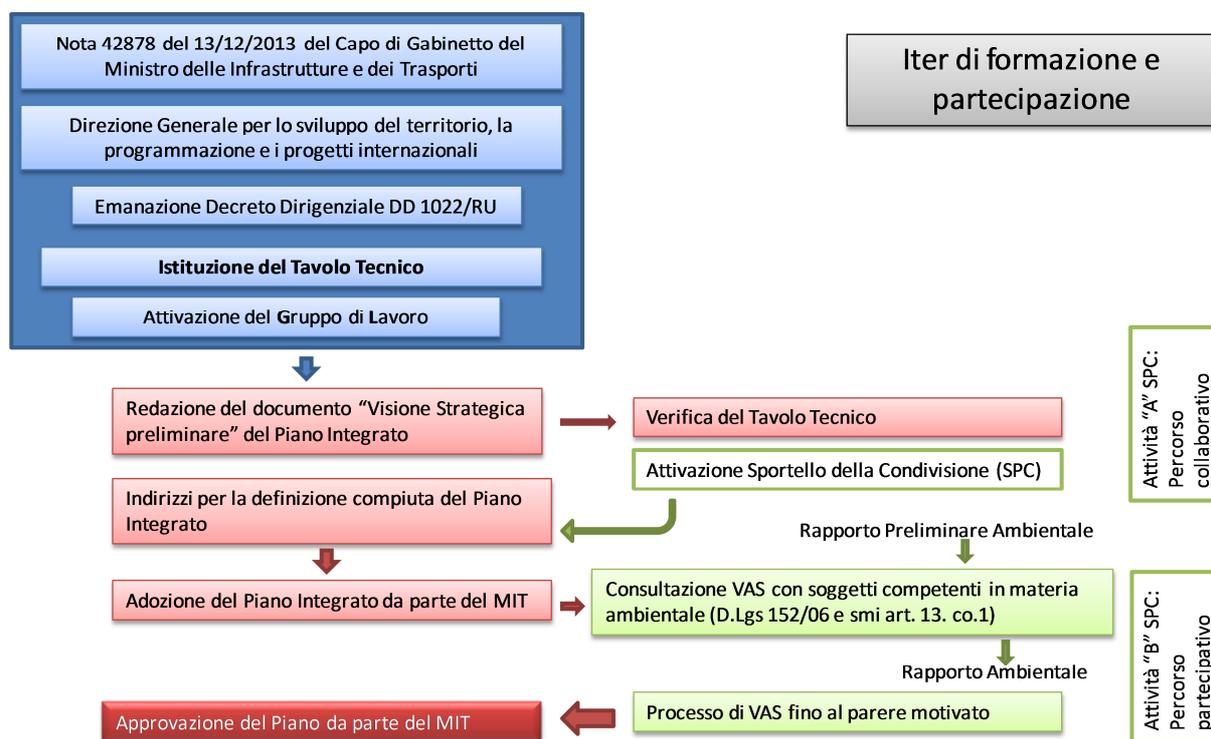
Questo avverrà in due momenti differenti: il primo che vuole essere di ordine tecnico, il secondo, anche di natura legislativa, di ordine formale e legato maggiormente agli aspetti di valutazione ambientale.

Nello specifico nella fase in cui è stato consolidato il documento "visione strategica preliminare" finalizzata alla definizione del "Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana" si è nelle condizioni di poter aprire un primo colloquio tra i soggetti potenzialmente interessati dal Piano Integrato al fine di fornire al Gruppo di lavoro eventuali suggerimenti e contributi prima che lo stesso pervenga alla redazione del Piano Integrato nella versione idonea all'adozione dello stesso da parte del MIT.

Poiché a seguito di questo atto sarà il MIT stesso che, sulla base di un rapporto preliminare ambientale così come richiesto dal Dlgs 152/06 e smi art. 13 co. 1, attiverà il processo di VAS ed in particolare, dopo comunicazione con il MATTM, saranno definiti i Soggetti Competenti in materia Ambientale e si svilupperà la fase di consultazione per tali aspetti, quello che nella prima attività dello Sportello della Condivisione di vuole mettere a fuoco sono contributi tecnici al Piano Integrato.

Questi dovranno essere l'argomento del confronto in quella che si è definita prima fase delle attività dello Sportello come indicato nel grafo di seguito riprotato.

### Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana



L'attivazione dello Sportello della Condivisione deve quindi essere di supporto per l'acquisizione di indirizzi per la definizione compiuta del Piano integrato.

Le due attività identificate per lo Sportello sono una (Attività "B") normata mentre per l'altra si sono individuate le modalità operative. Per mettere a fuoco quelli che sono gli elementi di

lavoro e quindi di confronto si precisa che il Piano Integrato consta sostanzialmente di 2 categorie di analisi.

La prima è rappresentata dalle proposte infrastrutturali che i soggetti gestori di infrastrutture ricadenti nel quadrante territoriale di studio ritengono necessarie per poter gestire e sviluppare in modo organico e funzionale le proprie attività, anche sulla base di precisi accordi assunti in sede di consolidamento della loro concessione. Rispetto a queste non si ritiene di dover entrare nel merito delle scelte eseguite in quanto ci sono altri ambiti di lavoro sia tecnici che ambientali che sono deputati a ciò. Ciò non toglie che possono essere ammesse all'elenco delle opere da sviluppare in modo integrato nel Piano integrato altre proposte di diversi soggetti qualora le stesse abbiano un valore strategico e non siano già di pertinenza di precisi strumenti di programmazione e pianificazione territoriale già in atto.

La seconda categoria di analisi sulla quale aprire il confronto per una collaborazione proficua sono le "regole" che la Visione strategica ha individuato per sostanziare il ruolo del Piano Integrato. Queste sono oggetto di discussione al fine della loro ottimizzazione, necessaria per il fatto stesso che sono la base del Piano.

Dette regole sono state definite con riferimento ai principi dello sviluppo sostenibile ed in particolare alle tre classiche "colonne" della sostenibilità. Di seguito per completezza di informazioni si riportano le 36 regole definite per dare compiuto sviluppo allo strumento di pianificazione e di controllo in atto di formulazione.

<b>A. REGOLE PER LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE</b>
<u>A1 – Iter di valutazione ambientale</u>
A1.1. Accertata strategicità
A1.2. Compatibilità ambientale
A1.3. Coerenza con valutazione di incidenza ambientale
A1.4. Ottemperanza ambientale
<u>A2 – Beni ambientali interessati dall'iniziativa</u>
A2.5. Coerenza con aree protette, parchi, vincoli
A2.6. Coerenza con aree di interesse archeologico
A2.7. Coerenza con paesaggio
<u>A3 – Costo ambientale della realizzazione dell'iniziativa</u>
A3.8 Consumo di risorse del sottosuolo
A3.9 Consumo-contenimento energetico
A3.10 Utilizzo di fonti rinnovabili
A3.11 Gestione dei rifiuti
<u>A4 – Rapporto-integrazione con progettualità del territorio</u>
A4.12. Miglioramento delle prestazioni ambientali
A4.13. Progetto territoriale
A4.14. Compensazioni

## B. REGOLE PER LA SOSTENIBILITA' SOCIALE

### B1 – Sviluppo sociale

B1.15. Creazione incentivi/opportunità sociali

B1.16. Contributo alla risposta alle esigenze

### B2 – Mobilità sostenibile

B2.17. Contributo alla soluzione della congestione

B2.18. Contributo alle condizioni di sicurezza

B2.19. Contributo alla mobilità territoriale

B2.20. Contributo al trasporto multimodale

### B3 – Integrazione di rete

B3.21. Integrazione con la rete globale

B3.22. Dipendenza da altri interventi

### B4 - Consenso(sulla base delle risultanze Sportello)

B4.23. Condivisione da parte degli altri operatori di settore

B4.24. Condivisione da parte degli stakeholders

### B5 – Benessere delle popolazioni

B5.25. Riduzione delle emissioni inquinanti

B5.26. Riduzione delle emissioni acustiche

## C. REGOLE PER LA SOSTENIBILITA' ECONOMICA

### C1 – Fattibilità economica dell'iniziativa

C1.27. Presenza soggetto proponente

C1.28. Livello di progettazione

C1.29. Stima economica

C1.30. Complessità della finanziabilità

### C2 – Tempistiche

C2.31. Tempi di sviluppo previsti

C2.32. Cantierabilità dei progetti

### C3 – Sviluppo economia locale

C3.33. Accessibilità alle funzioni direzionali

C3.34. Accessibilità alle funzioni del tempo libero di rango metropolitano

C3.35. Accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci

C3.36. Creazione posti di lavoro

Il confronto per il quale è stato predisposto lo Sportello di cui in oggetto si pone precisi obiettivi che derivano da quelle che sono le più ordinarie pratiche di "diritto partecipativo". Quest'ultime riconoscono l'importanza che per i diversi livelli di governo del territorio e della cosa pubblica sia essenziale il diritto alla partecipazione attiva e che l'elaborazione di idee e di strumenti di gestione per le iniziative sul territorio siano ispirate al principio dello sviluppo sostenibile. Rimane fermo che il confronto deve essere attuato da parte di tutti i soggetti con



la massima diligenza e deve essere perseguito mediante atteggiamenti e contributi fattivi e collaborativi. Inoltre è fondamentale evidenziare che in questa fase che partecipa al dibattito non deve formulare giudizi soggettivi sulle proposte, visto che questi non sono richiesti in questa sede e non sono l'obiettivo che si vuole raggiungere. A tal fine ci sono altri momenti maggiormente legati alle pratiche amministrative.

Con questo confronto si vuole invece:

- Contribuire a rafforzare la capacità di costruzione, definizione ed elaborazione di strategie attive sul territorio, in questo caso con attenzione al sistema infrastrutturale;
- Contribuire ad una più elevata coesione rispetto alle iniziative utili allo sviluppo sostenibile, attraverso la diffusione dell'informazione e della valorizzazione di tutte le forme di impegno civile e di competenze diffuse nella società;
- Valorizzare le migliori esperienze di partecipazione, promuovendone la conoscenza e la diffusione.

#### **4 Gli attori dello Sportello**

Di seguito si riportano gli attori dello sportello della condivisione per il Piano integrato di cui in oggetto.

I ruoli e le funzioni sono differenti a secondo della tipologia di attore di seguito indicata.

Si riportano dapprima i soggetti che in forme diverse partecipano attivamente all'iniziativa della formulazione del Piano e pertanto non occorre estendere agli stessi inviti specifici e dedicare attività puntuali se non quella di rendicontare gli esiti delle riunioni e raccogliere le indicazioni dagli stessi formulate nelle varie riunioni ufficiali.

##### Soggetto promotore dell'iniziativa

- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali,

##### Soggetti attivi nel tavolo tecnico

- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
- ENAC S.p.A.
- Regione Lazio
- Roma Servizi per la Mobilità

##### Soggetti con funzioni di coordinamento e per i contributi finanziari

- UNINDUSTRIA - Unione degli Industriali e delle imprese di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo
- Camera di Commercio Roma

##### Soggetti attivi nel Piano Integrato

- RFI S.p.A.
- ANAS S.p.A.
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
- Aeroporti di Roma S.p.A.
- Autorità Portuale di Civitavecchia
- Autostrade del Lazio S.p.A.

A seguire invece i soggetti rispetto ai quali si organizzeranno specifiche sedute ed incontri al fine di poter conoscere le reciproche esigenze e poter acquisire indicazioni e suggerimenti.

### Ministeri

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare - Commissione per la Valutazione dell'impatto ambientale VIA-VAS
- Ministero per i beni, le attività culturali e il turismo – Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee

### Assessorati regionali

- Politiche del territorio, mobilità e rifiuti
- Infrastrutture, politiche abitative, ambiente
- Sviluppo economico e attività produttive

### Dipartimenti della Provincia di Roma

- Governo del territorio e della mobilità
- Viabilità ed infrastrutture viarie
- Sviluppo economico e promozione del territorio
- Servizi di tutela e valorizzazione ambientale

### Comune di Roma

- Trasporti e mobilità
- Sviluppo delle periferie, infrastrutture e manutenzione urbana
- Ambiente, agroalimentare e rifiuti

### Comune di Fiumicino

- Lavori pubblici e manutenzione urbana
- Urbanistica e edilizia
- Bilancio patrimonio personale trasporti e mobilità
- Ambiente e rifiuti

### Comune di Civitavecchia

- 
- 

### Enti

- Riserva naturale statale del litorale romano
- Autorità di bacino del fiume Tevere
- Dipartimenti di ingegneria delle Università di Roma



Cittadini ed associazioni

Da selezionare per inviti

## 5 Le modalità di attuazione

Non tutti gli attori precedentemente individuati hanno lo stesso ruolo nell'ambito della formulazione del Piano integrato di cui in oggetto.

A tal fine si distinguono diverse forme di partecipazione a seconda della fase di svolgimento della consultazione. In particolare si ritiene possano essere considerate due distinte modalità:

- La prima di tipo "collaborativo" (Attività "A" dello Sportello) ed è da svolgere nel momento di attivazione dello Sportello della Condivisione ovvero nel periodo che vede il consolidarsi della redazione del documento preliminare denominato nel caso specifico "visione strategica preliminare" e che deve accompagnare detta prima fase ad una più matura che porta alla stesura del Piano Integrato che può essere adottato dal MIT attraverso la conclusione dei lavori del tavolo tecnico e l'emanazione di un decreto direttoriale/ministriale
- La seconda di tipo partecipativo (Attività "B" dello Sportello) che si potrà svolgere durante il processo di VAS e sarà regolamentata da quanto disposto dal DLGS 152/06 e smi.

Per la prima parte delle attività, a maggior carattere sperimentale, si individuano più strumenti per poter perseguire i risultati attesi in modo semplice ed efficace. In particolare si individuano:

### Laboratori Programmatici

È uno strumento di programmazione partecipativa che consente di elaborare attraverso il confronto tra tecnici e addetti ai lavori delle ipotesi di ottimizzazione della proposta che si presenta.

Detto momento si può svolgere sulla base del documento di "Visione strategica preliminare" elaborato dal Gruppo di lavoro".

La modalità di svolgimento di questi si ritiene possa essere quella del Workshop con espressa attività di dibattito.

Si prevede di svolgere due specifici workshop per la consultazione di:

- Ministeri
- Assessorati regionali
- Dipartimenti della Provincia di Roma

### **Laboratorio di Ascolto attivo**

Viene attivato per la diffusione dell'iniziativa e l'interfaccia propositiva con i soggetti interessati alla gestione territoriale ed è alla base di una comprensione reciproca tra persone appartenenti a ruoli diversi perché è fondamentale osservare la realtà in modo "polifonico" ovvero ascoltare tutte le voci per arricchire la visione del problema e le strategie per affrontarlo.

Si ritiene che la forma più adatta sia quella della presentazione dell'iniziativa verso i soggetti inviati (tipo convegno) e l'acquisizione del loro punto di vista potrà avvenire mediante colloqui diretti idoneamente programmati che potranno essere individuate sulla base delle richieste che verranno fatte durante l'evento.

Questo laboratorio è riservato ai seguenti soggetti:

- Comune di Roma
- Comune di Fiumicino
- Comune di Civitavecchia
- Enti

### **Laboratorio Informativo**

Si basa sulla necessità di informare i cittadini e/o associazioni di cittadini delle iniziative aperte e previste sul territorio e, in ragione della possibilità di acquisire utili idee e/o suggerimenti si prevede lo svolgimento di una giornata illustrativa mediante la forma del convegno e la possibilità di fornire contributi mediante la compilazione di idonei questionari informativi distribuiti durante l'evento e raccolti durante lo stesso.

A seguito delle attività di queste tre tipologie di laboratori, nonché delle risultanze delle riunioni del Tavolo tecnico, sarà redatto un "Report di resoconto" che sarà poi utile per la definizione della prima versione del Piano Integrato che sarà adottato dal MIT.

Si ritiene possibile che il Piano Integrato contenga anche una specifica sezione dedicata alle controdeduzioni al Piano ovvero un riscontro alle risultanze emerse nel "Report di resoconto", evidenziando le osservazioni di cui si è tenuto conto nel Piano e quelle non ritenute coerenti, motivandone le risultanze, anche in forma aggregata.

## 6 Le fasi ed i tempi

Le fasi di lavoro dello "Sportello della Condivisione" come detto sono 2: Attività "A" definita di "percorso collaborativo" ed una seconda Attività "B" definita di "percorso partecipativo".

La prima attività partendo dal documento "visione strategica del Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del quadrante Ovest dell'area romana" si svolgerà con gli incontri definiti nel paragrafo precedente in un arco temporale che va da metà dicembre a fine febbraio con cadenza per lo più bisettimanale.

La sequenza che si ipotizza è:

<i>data</i>	<i>incontro</i>
15 dicembre 2014	Tavolo Tecnico
19-23 gennaio	Laboratorio programmatico con Minsiteri
26-30 gennaio	Laboratorio programmatico con Regione Lazio e Provincia di Roma
9-13 febbraio	Laboratorio di ascolto attivo
23-27 febbraio	Laboratorio informativo

A seguire entro 15 giorni dalla conclusione delle attività di confronto potrà essere redatto il "Report di resoconto" al quale si prevede la possibilità di un nuovo incontro del Tavolo Tecnico per la possibilità di un confronto finale e per la definizione delle indicazioni al Gruppo di lavoro per la stesura del Piano integrato che potrà avvenire nei 15-20 giorni successivi. Si prevede quindi di poter completare le attività per fine marzo, primi di aprile del 2015.