PIANO INTEGRATO DI SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE INFRASTRUTTURE DEL QUADRANTE NORD-OVEST DELL'AREA ROMANA

Verifica di coerenza con gli interventi prioritari e programmi dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017

MIT, Nuova Struttura Tecnica di Missione - 11.07.2017

1. PREMESSA

L'elaborazione del Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord-Ovest dell'area romana ha avuto inizio a partire dalla fine del 2014, su impulso di **Unindustria Lazio**, con l'obiettivo di assicurare una "cornice strategica" di riferimento a supporto della selezione delle infrastrutture strategiche con riferimento ad uno scenario di medio e lungo termine, da finanziare successivamente attraverso gli strumenti di programmazione negoziata normalmente utilizzati. A partire dall'Aprile 2015, e quindi successivamente all'avvio del piano, il Ministero ha avviato un'intensa attività di aggiornamento del quadro pianificatorio nazionale, avviando una nuova stagione di pianificazione in Italia

Tale percorso avviato con l'allegato infrastrutture al DEF 2016 poi confluito nel documento "**Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica in Italia**", ha visto un nuovo e definitivo passaggio istituzionale ad Aprile 2017, quando, con l'Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogno e progetti di infrastrutture", sono stati aggiornati i fabbisogni infrastrutturali del Paese per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci con un orizzonte di lungo periodo (anno 2030) e, coerentemente con tali fabbisogni, tradotti nel nuovo **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, è stata rivista la lunga lista dei progetti del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) della L.443 /2001 (c.d. Legge Obiettivo). Nell'Allegato al DEF 2017, Appendici I e II, sono stati infatti individuati gli interventi prioritari per lo sviluppo del paese, suddivisi in interventi invariati, da completare e interventi per i quali sussiste un livello di progettualità maturo, interventi per i quali sono necessari i progetti di fattibilità, e interventi con da sottoporre a revisione (*project review*).

Alla luce di tale nuova programmazione nazionale, il Piano integrato per lo sviluppo del quadrante dell'area nord-ovest di Roma, trasmesso al MIT giugno 2016, a valle di un'attività coordinata di uno specifico **Gruppo di Lavoro**, costituito da Anas Spa, RFI SpA, Autorità Portuale di Civitavecchia, ENAC, Aeroporti di Roma, Regione Lazio e Comune di Roma, si pone, quindi, quale strumento di coordinamento e raccordo tra la scala nazionale e la scala locale, al fine di assicurare la sinergia e la coerenza tra gli strumenti di programmazione esistenti (quelli nazionali e quelli locali di area vasta) e, altresì, al fine di costituire un riferimento istituzionale per tutti i soggetti pubblici e gli operatori economici interessati, senza volere, in ogni caso interferire e/o costituire un vincolo nella fase decisionale.

A tale scopo nel seguito viene presentata un'analisi mirata a verificare la **coerenza degli interventi** presentati nel piano (a seguito della ricognizione degli strumenti di programmazione vigenti all'epoca della sua redazione) con la visione strategica e gli interventi prioritari inseriti nell'Allegato al DEF 2017.

E' importante a questo proposito sottolineare, però, che la **scala di riferimento** dell'Allegato è quella nazionale ed internazionale e può considerarsi solo parzialmente sovrapponibile alla scala di analisi del Piano. Infatti, anche se nel contesto delle interconnessioni nazionali, l'area metropolitana di Roma riveste un'importanza strategica, è quindi possibile che alcuni interventi considerati prioritari nello scenario di

contesto locale non trovino una corrispondenza con quelli individuati nell'Allegato al DEF 2017, semplicemente perché non funzionali al sistema di direttrici trasportistiche di livello nazionale.

2. CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord-Ovest dell'area romana definisce una serie di iniziative progettuali (individuate attraverso una ricognizione degli strumenti di programmazione vigenti all'epoca della redazione) considerate coerenti con i criteri di sostenibilità economica, ambientale e sociale della politica dei trasporti Europea. Esso non contempla priorità realizzative, né include cronoprogrammi temporali relativi alla realizzazione degli interventi.

La Relazione Generale di Piano, che è stata esaminata da questa struttura tecnica di missione, si compone di una prima parte ricognitiva, che prende in considerazione il quadro normativo, il quadro conoscitivo del territorio, il quadro delle iniziative in essere per i settori aeroportuale, ferroviario, viario, autostradale, portuale e delle metropolitane, il quadro pianificatorio assunto a riferimento. In una seconda parte del Piano, le iniziative e i progetti in essere vengono classificati in **Interventi Consolidati**, pianificati e autorizzati dall'autorità competente, ed **interventi di Scenario**, i quali, invece, devono ancora completare tale iter. In una terza parte sono riportate le iniziative che hanno richiesto un approfondimento tra i diversi Soggetti gestori delle infrastrutture che hanno partecipato al processo di elaborazione del Piano e che sono state discusse attraverso **Tavoli Tematici**. A valle di tali attività vengono infine individuate le **Azioni di Piano**, per ciascuna delle quali viene fornita una descrizione dettagliata in un'apposita scheda allegata al Piano stesso.

3. COERENZA DELLE AZIONI DI PIANO CON ALLEGATO AL DEF 2017

Di seguito vengono raffrontati gli Interventi Consolidati e quelli di Scenario del Piano, con gli **interventi e i programmi di prioritario interesse nazionale**, definiti nell'ambito dell'Allegato al DEF 2017. L'analisi dei fabbisogni infrastrutturali nell'Allegato al DEF 2017 si è focalizzata sui collegamenti internazionali e nazionali relativi alla rete SNIT di 1° livello, così come definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 ed integrato dagli interventi delle reti TEN-T Core e Comprehensive e i collegamenti di ultimo miglio per l'accessibilità ai porti, aeroporti, distretti industriali e poli turistici

3.1. SISTEMA FERROVIARIO

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, le strategie alla base dell'Allegato al DEF 2017 possono così sintetizzarsi:

- Completamento dei valichi alpini
- Completamento dei raccordi con porti e aeroporti (penultimo miglio)
- Estensione della rete Alta Velocità di Rete (AVR)
- Adeguamento maglie collegamenti tra città e principali poli turistici e manifatturieri
- Corridoi merci per collegamenti distretti, porti, valichi
- Sviluppo sistemi ferroviari regionali e metropolitani (eliminazione colli di bottiglia).

Gli interventi consolidati e di scenario proposti nel Piano per il sistema ferroviario, sono: la **Chiusura dell'anello ferroviario** della città di Roma e la **Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido**.

Tali interventi sono coerenti con il Programma prioritario per la Città Metropolitana di Roma, in particolare:

- il Completamento delle linee ferroviario, metropolitane e tranviarie in esecuzione – completamento anello ferroviario a nord
- Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti – Manutenzione straordinaria metropolitane e ferrovie Roma Lido e Roma Viterbo, con upgrading tecnologico¹

In particolare, nell'Allegato al DEF 2017 è prevista la *project review* della chiusura dell'anello ferroviario a nord, in quanto il progetto preliminare esistente è ormai datato ed è necessario valutare un percorso alternativo che possa non interferire con il rilevato di Camposanpiero, in cui è presente un consolidato agglomerato di edificazioni artigianali.

3.2. SISTEMA DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE

Per quanto riguarda il sistema viario, le strategie alla base dell'Allegato al DEF 2017 possono così sintetizzarsi:

- Manutenzione straordinaria programmata
- Completamento progetti in corso di itinerari stradali omogenei
- Decongestionamento aree urbane e metropolitane (eliminazione colli di bottiglia)
- Completamento maglie autostradali
- Digitalizzazione delle infrastrutture (progetto *smart roads*)
- Adeguamento e omogeneizzazione delle prestazioni per itinerari a bassa accessibilità autostradale.

Gli interventi consolidati e di scenario proposti nel Piano per il sistema viario, riguardano la realizzazione dei seguenti assi stradali e autostradali:

- SS675 Monte Romano Est – SS1 Aurelia
- Asse autostradale Cecina - Civitavecchia
- Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"
- Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"

Il primo intervento è coerente con l'intervento prioritario di sviluppo dell'**Itinerario Civitavecchia- Orte – Ravenna – Venezia**. Per quanto riguarda, l'asse Cecina-Civitavecchia, nell'allegato al DEF 2017 è prevista la *project review* con valutazione di possibili alternative inclusa la riqualificazione dell'attuale infrastruttura extraurbana principale. Infine, le due tratte autostradali rientrano nel progetto prioritario di sviluppo dell'**Itinerario Tirrenico Centro Meridionale**.

Il Piano individua inoltre come interventi consolidati di Piano per il Sistema Viario: la realizzazione del **Ponte della Scafa** e del **Ponte dei Congressi**. Si tratta di opere strategiche per quanto riguarda il contesto

¹ L'intervento di trasformazione in metropolitana della linea Roma-Lido è finanziato nel Piano Operativo del MIT con il Fondo di Sviluppo e Coesione.

locale, ma non presenti nell'Allegato al DEF 2017 in quanto non ricadono nell'ambito delle strategie relative alle Diretrici nazionali.

3.3. SISTEMA PORTUALE

Per quanto riguarda il sistema portuale, le strategie alla base dell'Allegato al DEF 2017 possono così sintetizzarsi:

- Collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali
- Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale
- Miglioramento della accessibilità marittima
- Interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro

Gli interventi consolidati e di scenario proposti nel Piano per il sistema Portuale, sono: lo sviluppo del **Porto di Civitavecchia** e la realizzazione del nuovo *Porto Commerciale di Fiumicino*

Il primo intervento rientra nei seguenti programmi di intervento dell'allegato al DEF:

- *Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri;*
- *Attività industriale nei porti;*
- *Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale*

anche se nell'Allegato al DEF 2017 non si fa riferimento a specifici interventi. Il secondo intervento non rientra, invece, nell'Allegato al DEF 2017, pur risultando compreso nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche "2017/ 2019" predisposto dalle Autorità di Sistema Portuale.

Tra gli interventi di piano sul Sistema portuale rientrano, inoltre, interventi sulle "Aree retroportuali" e sulle "Aree patti"², che riguardano interventi di carattere locale e non sono, pertanto, inclusi nell'Allegato.

3.4. SISTEMA AEROPORTUALE

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, le strategie alla base dell'Allegato al DEF 2017 possono così sintetizzarsi:

- Miglioramento dell'accessibilità e collegamenti su ferro (ultimo miglio)
- Tecnologie per l'ampliamento della capacità *air-side* degli aeroporti esistenti
- Aumento selettivo della capacità per terminal e piste sature o con prestazioni non adeguate

Gli interventi consolidati e di scenario proposti nel Piano per il sistema aeroportuale, riguardano il completamento degli interventi in corso dell'**Aeroporto di Roma-Fiumicino** e il relativo potenziamento.

² Si tratta di interventi sulle aree di pertinenza del "Patto degli Etruschi" e del "Parco del Mediterraneo", iniziative di carattere locale; il Patto degli etruschi è promosso tramite PRUSST "Patrimonio di San Pietro in Tuscia".

Il completamento degli interventi in corso è coerente con i seguenti programmi prioritari, individuati dall'Allegato al DEF 2017:

- Sviluppo del cargo aereo;
- Sviluppo della capacità airside
- Sviluppo Terminal passeggeri, Security e Passengers Experience

Il **potenziamento dell'aeroporto** è coerente con il programma di sviluppo *air-side* and *land-side*, previsto dall'Allegato, per quanto concerne la realizzazione della nuova pista. Per quanto riguarda invece, la realizzazione di un secondo Terminal a Nord, collegato al primo tramite un *people mover*, l'Allegato prevede, come invariante, il potenziamento del solo Terminal ferroviario sud di Fiumicino aeroporto; viene invece proposto un Progetto di Fattibilità per la valutazione dei collegamenti ferroviari da nord (FL5), non prendendo in considerazione solo la realizzazione del Terminal Nord ma anche altre possibili alternative.