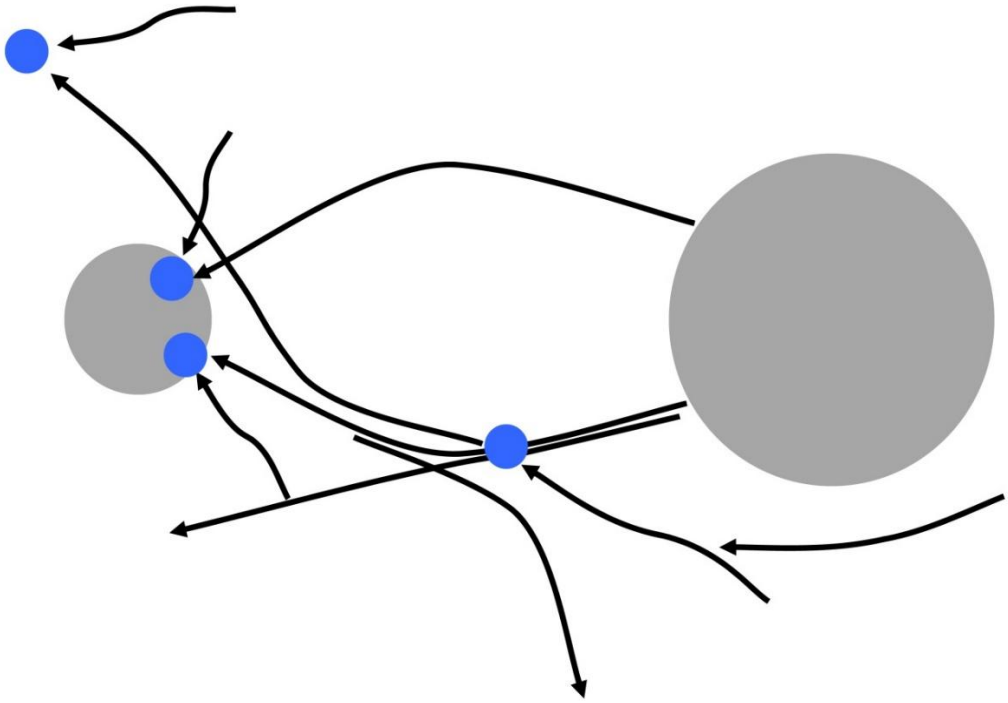
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali

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



Relazione Generale di Piano

Giugno 2016
Nota integrativa MIT - Luglio 2017

Gruppo di lavoro

Aeroporti di Roma	*Rappresentanti*	Ing. Giorgio Gregori Ing. Andrea Giordano
ANAS	*Rappresentanti*	Ing. Ilaria Coppa
autostrade per l'italia	*Rappresentanti*	Ing. Alberto Selleri Ing. Flavia Scisciot
Ferrovie dello Stato Italiane	*Rappresentanti*	Ing. Andrea Esposito Ing. Luigi Impieri
Porti di Roma e del Lazio	*Rappresentanti*	Ing. Maurizio Ievolella Dott. Massimo Soriani

Coordinamento

Unindustria – Unione degli Industriali e delle Imprese Roma • Frosinone • Latina • Rieti • Viterbo	*Direttore Generale*	Dott. Maurizio Tarquini
	Presidente Sezione Infrastrutture	Ing. Gennarino Tozzi
	Responsabile progetto	Dott. Marco Galluzzo
	Già Presidente Sezione - marzo 2016	Arch. Furio Santini

Struttura tecnica

iRide – Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria Dell'Ecosostenibilità	*Direttore tecnico*	Ing. Mauro Di Prete
	Struttura Tecnica	Arch. Fabio Massari Arch. Serena Sadeghi Ing. Claudio Giannobile Ing. Valerio Veraldi Dott. Simone Gubbiotti

Attività cofinanziata da

Unindustria – Unione degli Industriali e delle Imprese Roma • Frosinone • Latina • Rieti • Viterbo

Camera di Commercio Roma

Indice

1 Introduzione 13
2 Principi ed atti di riferimento del Piano 15
2.1 Analisi del DD1022/RU del MIT e identificazione concetti chiave 15
2.2 Gli indirizzi del quadro normativo nazionale 17
2.3 Il paradigma dello Sviluppo sostenibile nel caso delle infrastrutture di trasporto.... 19
3 L'impianto del Piano 23
3.1 I requisiti del Piano..... 23
3.2 Le finalità e gli obiettivi del Piano..... 25
3.3 L'approccio di Piano ed il concetto di "domanda"..... 28
3.4 Il processo di Piano 30
3.4.1 Le fasi 30
3.4.2 La metodologia per la costruzione del quadro conoscitivo: il sistema delle informazioni, la raccolta delle proposte degli operatori e gli strumenti pianificatori di riferimento. 34
3.4.3 La sistematizzazione delle iniziative 36
3.4.4 L'implementazione dei tavoli: dalle esigenze agli interventi.....39
3.5 L'essenza del Piano: la logica delle Schede 39
3.6 I criteri per la definizione delle Azioni di Piano e per il monitoraggio 41
3.6.1 Aspetti generali per la definizione della sostenibilità delle azioni 41
3.6.2 Indicatori per la Sostenibilità ambientale.....43
3.6.3 Indicatori per la Sostenibilità sociale 47
3.6.4 Indicatori per la Sostenibilità economica 54
3.7 Il processo di VAS 58
3.8 L'efficacia del Piano 58
4 Il quadro conoscitivo 60
4.1 Inquadramento territoriale e strategico 60
4.2 Lo stato infrastrutturale 60
4.2.1 Sistema stradale.....60
4.2.2 Sistema di trasporto su ferro 62
4.2.3 Sistema aeroportuale.....63
4.2.4 Sistema portuale 64
4.3 Le condizioni territoriali..... 68

4.3.1 Il sistema ambientale e delle emergenze culturali 68
4.3.2 Il sistema economico 73
4.3.3 Lo sviluppo demografico e degli spostamenti 73
4.3.4 Dinamica di trasformazione insediativa 74
5 Il Quadro delle Iniziative 77
5.1 Settore aeroportuale....77
5.1.1 Articolazione temporale degli interventi ed iniziative 77
5.1.2 Interventi di Completamento di FCO 78
5.1.3 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase A 79
5.1.4 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase B 80
5.1.5 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase C 81
5.1.6 Interventi di Accessibilità al sistema Aeroportuale....82
5.2 Rete ferroviaria 86
5.2.1 Anello Nord di Roma....86
5.2.2 Gronda merci sud di Roma....86
5.2.3 Potenziamento delle connessioni su ferro dell'aeroporto di Fiumicino 87
5.3 Rete metropolitana: nuovo collegamento 88
5.4 Rete viaria 89
5.4.1 Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor De' Cenci) – A1 "Milano-Napoli": Pedemontana dei castelli 89
5.4.2 Completamento del Collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte: SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia 91
5.4.3 Nuova Autostrada Livorno – Civitavecchia 93
5.4.4 Corridoio Intermodale Roma-Latina: tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci" 94
5.4.5 Corridoio Intermodale Roma-Latina: tratta autostradale Roma "Tor de Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave" 98
5.4.6 Ponte dei Congressi....101
5.4.7 Gli interventi per la connessione territoriale "dell'ultimo miglio" 102
5.5 Settore portuale 105
5.5.1 Sviluppo del porto di Civitavecchia....105
5.5.1.1 Il network portuale ed il Porto di Civitavecchia 105
5.5.1.2 Apertura bocca a sud del porto e ampliamento banchina 106

5.5.1.3 Terminal crociere antemurale 107
5.5.1.4 Terminal crociere banchina 108
5.5.1.5 Terminal crociere banchina 13 109
5.5.1.6 Porto container commerciale 109
5.5.1.7 Darsena traghetti e piazzali di servizio area terminal traghetti 109
5.5.1.8 Opere di edilizia demaniale e di servizio 110
5.5.1.9 Darsena energetico grandi masse nuovo terminal container 111
5.5.1.10 Bacino di carenaggio 111
5.5.2 Nuovo porto commerciale di Fiumicino 112
5.5.3 Ulteriori elementi sviluppati per il settore Portuale 113
5.6 Iniziative emerse dalle attività dei Tavoli 114
6 Il contesto pianificatorio 116
6.1 Il quadro pianificatorio assunto a riferimento 116
6.2 Pianificazione ordinaria settore trasporti 118
6.2.1 Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile 118
6.2.2 La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T 120
6.2.3 Piano Generale Trasporti e della Logistica (PGTL) 121
6.2.4 Piano nazionale della logistica 121
6.2.5 Schema del Piano Nazionale degli Aeroporti 122
6.2.6 Piano Regionale Trasporti Mobilità e Logistica 123
6.2.7 Piano di bacino dei passeggeri 130
6.2.8 Piano provinciale delle Merci 130
6.2.9 Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia 131
6.2.10 Piano Regolatore Portuale di Fiumicino 132
6.3 Pianificazione negoziata 132
6.3.1 Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) 132
6.3.1.1 Inquadramento procedurale 132
6.3.1.2 L'XI Allegato infrastrutture al DEF2013 134
6.3.1.3 L'Allegato infrastrutture al DEF 2015 135
6.3.2 Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio 2011 135
6.3.3 Accordo MIT e FS Italiane per collegamenti AV con Aeroporti 139

6.3.4 Programma di Riqualificazione Urbana di Sviluppo Sostenibile del Territorio "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il territorio degli Etruschi" 139
6.3.5 Convenzione Anas, Regione Lazio e Comune di Fiumicino 141
6.4 Pianificazione ordinaria generale 143
6.4.1 Piano Territoriale Regionale Generale 143
6.4.2 Piano Territoriale Paesistico Regionale 143
6.4.3 Piano Territoriale Provinciale Generale 145
6.4.4 Piano Regolatore Generale di Roma 146
6.4.5 Piano Regolatore Generale di Fiumicino 146
6.4.6 Piano Regolatore Generale di Civitavecchia 147
7 Il processo di strutturazione del Piano 148
7.1 La sistematizzazione del Quadro delle iniziative 148
7.2 La sistematizzazione di prima fase: appartenenza all'ambito del Piano 149
7.3 La sistematizzazione di seconda fase: status pianificatorio ed autorizzativo delle iniziative esterne all'ambito di Piano 151
7.4 Gli Interventi Consolidati e gli Interventi di Scenario 155
7.5 La sistematizzazione di terza fase: Interventi ed Esigenze 156
7.6 Le Azioni di Piano 158
7.7 Schema Complessivo di Piano e delle Iniziative 159
8 Le schede degli Interventi Consolidati 161
8.1 Il Quadro degli interventi 161
8.2 Intervento IC.A1 - Aeroporto di Fiumicino - Completamento 163
8.3 Intervento IC.P1 - Sviluppo del Porto Civitavecchia 166
8.4 Intervento IC.P2 - Realizzazione del nuovo Porto Commerciale 169
8.5 Intervento IC.V1 - SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia 172
8.6 Intervento IC.V2 - Asse autostradale Cecina – Civitavecchia 175
8.7 Intervento IC.V3 - Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci" 178
8.8 Intervento IC.V4 - Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave" 181
8.9 Intervento IC.V5 - Ponte della Scafa 184
8.10 Intervento IC.V6 - Ponte dei Congressi 186
8.11 Intervento IC.F1 - Chiusura anello ferroviario 189
9 Le schede degli Interventi di Scenario 192

9.1 Il Quadro degli interventi 192
9.2 Intervento IS.A1 - Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento 193
9.3 Intervento IS.P1 - Aree retroportuali 196
9.4 Intervento IS.P2 - Aree patti 199
9.5 Intervento IS.F1 - Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido 202
10 Le schede delle Azioni di Piano 205
10.1 Gli interventi su ferro 205
10.1.1 Il quadro degli interventi 205
10.1.2 Intervento IF.01 - People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord 207
10.1.3 Intervento IF.02 - Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia 214
10.1.4 Intervento IF.03 - Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia 221
10.1.5 Intervento IF.04 - Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia 228
10.1.6 Intervento IF.05 - Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia 235
10.1.7 Intervento IF.06 - Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto di Civitavecchia 242
10.1.8 Intervento IF.07 - Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia 249
10.1.9 Intervento IF.08 - Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia 256
10.1.10 Intervento IF.09 - Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale 263
10.1.11 Intervento IF.10 - Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino 270
10.2 Gli interventi su gomma 277
10.2.1 Il quadro degli interventi 277
10.2.2 Intervento IG.01 - Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli 279
10.2.3 Intervento IG.02 - Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton 286
10.2.4 Intervento IG.03 - Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino 293
10.2.5 Intervento IG.04 - Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce. 300
10.2.6 Intervento IG.05 - Connessione A12 - Aeroporto di Fiumicino 307

10.2.7 Intervento IG.06 - Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia 314

10.2.8 Intervento IG.07 - Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale 321

10.2.9 Intervento IG.08 - Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari 328

10.2.10 Intervento IG.09 - Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino 335

10.2.11 Intervento IG.10 - Connessione A12 - Nuovo porto di Fiumicino 342

11 Nota integrativa MIT Nuova Struttura Tecnica di Missione- Luglio 2017: Verifica di coerenza con gli interventi prioritari e programmi dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 349

11.1 Premessa 349

11.2 Contenuti del Piano 350

11.3 Coerenza delle Azioni di Piano con allegato al DEF 2017 350

11.3.1 Sistema ferroviario 350

11.3.2 Sistema della viabilità principale 351

11.3.3 Sistema portuale 352

11.3.4 Sistema Aeroportuale 353

Elaborati cartografici

Cod.	*Titolo*
T01	Carta dell'Inquadramento territoriale
T02	Carta delle infrastrutture esistenti e dei servizi su ferro
T03	Carta delle aree naturali protette
T04	Carta dei beni storico-cuturali e paesaggistici
T05	Carta dell'uso del suolo
T06	Carta della densità delle aziende nel Lazio
T07	Carta del censimento della Popolazione ISTAT – Anno 2011
T08	Carta dei poli attrattori
T09	Carta del PTPR: Sistemi e ambiti di Paesaggio
T10	Carta del PTPR: Beni paesaggistici
T11	Carta del PTPG: Disegno programmatico di Struttura
T12	Carta del PRMLT: Scenario infrastrutturale "Do everything"
T13	Carta delle Azioni di Piano

Executive Summary

Il processo di redazione del presente Piano è stato lungo e molto articolato. Data la complessità e la natura del tema, nonché il grande numero di Soggetti coinvolti nel processo di elaborazione, il Piano ha seguito una logica iterativa, procedendo secondo diverse fasi temporalmente concatenate ma che spesso avevano la necessità di trattare e ridefinire anche più volte le stesse tematiche. Il processo di trasformazione delle Esigenze in vere e proprie Azioni di Piano, come verrà meglio esplicitato nel prosieguo della presente trattazione, ha comportato necessariamente una serie di incontri, elaborazioni ed approfondimenti che spesso hanno comportato la rielaborazioni di intere parti.
E' pertanto facile capire che una riproposizione cronologicamente rigorosa del processo di Piano renderebbe la trattazione molto complessa per il lettore. Al fine di rendere maggiormente fruibile e comprensibile il documento si è quindi scelto di non seguire in maniera rigorosa l'iter cronologico del Piano ma di fornirne una chiave maggiormente schematica.
Il Piano è pertanto impostato secondo i seguenti blocchi:

1. Introduzione 2. Principi ed atti di Riferimento	**PARTE INTRODUTTIVA**
3. L'impianto del Piano	**PARTE METODOLOGICA**
4. Il quadro conoscitivo 5. Il quadro delle iniziative 6. Il contesto pianificatorio	**PARTE CONOSCITIVA**
7. Il processo di strutturazione del Piano	**PARTE APPLICATIVA**
8. Le schede degli Interventi Consolidati 9. Le schede degli Interventi di Scenario	**SINTESI INTERVENTI DI QUADRO**
10. Le schede delle Azioni di Piano	**SINTESI AZIONI DI PIANO**

Dal punto di vista dei contenuti i diversi blocchi possono essere così sintetizzati:

- Parte Introduttiva: in tale sezione sono contenuti i riferimenti che hanno portato alla formazione del Piano, con riferimento sia agli atti che ne costituiscono i documenti di indirizzo che allo sviluppo sostenibile assunto quale principio fondativo del Piano stesso.
- Parte Metodologica: definisce la metodologia di strutturazione e schematizzazione del Piano. Si descrivono le metodiche per l'individuazione sia degli interventi che costituiscono lo "sfondo" del Piano (di Quadro) sia delle Azioni di Piano. La base della sistematizzazione proposta dal Piano vede una distinzione tra quanto pianificato ed autorizzato per le iniziative di Quadro, mentre per le azioni proprie dell'ambito del piano la sistematizzazione riguarda la necessità o meno di approfondimenti. In ultimo sono descritte anche le logiche di strutturazione delle Schede di Sintesi e delle Schede delle Azioni di Piano.
- Parte Conoscitiva: a valle di una prima ricostruzione dei dati generali di contesto in questa sezione sono contenute tutte le iniziative proposte dai Soggetti promotori nella forma prcedente alla loro successiva sistematizzazione nell'ambito del processo di Piano. inoltre in tale sezione è anche sintetizzato il contesto pianificatorio di riferimento.
- Parte Applicativa: rappresenta la parte centrale del Piano in cui viene adottata la metodologia di sistematizzazione definita nella Parte Metodologica al fine di giungere all'identificazione degli interventi di Quadro, suddivisi a loro volta in Interventi Consolidati e di Scenario, e delle Azioni di Piano.
- Sintesi interventi di Quadro: tale parte è rappresentata dalle Schede di Sintesi nelle quali sono descritti gli aspetti principali relativi all'intervento, alla pianificazione ed autorizzazione ambientale nonché alla condivisione dell'intervento stesso.
- Sintesi delle Azioni di Piano: tale parte è rappresentata dalle Schede delle Azioni di Piano suddivise in due parti delle quali la prima avente oggetto la descrizione dell'intervento sotto diversi profili (obiettivi, principali caratteristiche fisiche e funzionali, cronoprogramma, stato pianificatorio e progettuale, stato economico e finanziario) mentre la seconda riporta la Matrice di sostenibilità articolata secondo i tre pilastri Ambientale, Sociale ed Economica.

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 prospettazione dei connotati ai quali deve rispondere il Piano Integrato ha rivestito un ruolo centrale in quanto ha consentito di definire le modalità di formazione ed il modello del Piano stesso.

Per quanto attiene alle modalità di formazione, un aspetto fondamentale al fine di assicurare al Piano Integrato il requisito di strumento di coordinamento, è stata in primo luogo ricercato attraverso lo strumento del Tavolo Tecnico.

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 ed 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 e Camera di Commercio Roma hanno assolto al ruolo di coordinamento operativo delle attività condotte dal Gruppo di Lavoro, 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.

Il Piano Integrato sarà adottato con Decreto del Direttore generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali e sarà sottoposto alle valutazioni in materia ambientale previste dalla vigente normativa (processo di VAS) secondo un preciso schema logico e procedurale che si tratta nel presente documento.

2 PRINCIPI ED ATTI DI RIFERIMENTO DEL PIANO

2.1 Analisi del DD1022/RU del MIT e identificazione concetti chiave

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.

Prima di entrare nel merito dell'illustrazione dei termini in cui il dettato del DD1022/RU ha condotto alla formulazione del modello di Piano, si ritiene necessario svolgere alcune considerazioni volte a chiarire alcuni concetti utilizzati nel corso del presente documento.
In tale ottica, una prima e fondamentale considerazione attiene alla distinzione, all'interno dell'iter di formazione del Piano, tra due distinti momenti, rappresentati dalla "concettualizzazione" e dallo "sviluppo" del Piano.
In breve, la concettualizzazione del Piano ne rappresenta la fase di impostazione, essendo quel momento dell'iter di sua costruzione rivolto a definirne i contorni, a fissare cioè quell'insieme di aspetti di natura concettuale che prescindono e precedono il merito del Piano stesso, ossia, per meglio dire, che costituiscono i presupposti sulla scorta dei quali sono stati sviluppati l'impianto programmatico e quello strumentale. In buona sostanza, il compito di questa fase risiede nella definizione del Piano rispetto alla natura, al ruolo ed alla forma.
Ancorché di certo questa non sia la sede opportuna per dare conto di tali concetti che, rivestendo un ruolo centrale all'interno del dibattito disciplinare, necessiterebbero di una ben più approfondita trattazione, si ritiene in ogni caso opportuno cercare di offrirne una sintetica illustrazione, così da meglio comprendere quanto successivamente affermato in merito ai concetti chiave contenuti nel Decreto 1022.
In breve, con il termine "natura" del Piano si è soliti fare riferimento alla distinzione dei Piani secondo le due fondamentali categorie della pianificazione strategica e di quella operativa, laddove la prima è comunemente intesa come quella dimensione pianificatoria orientata a disegnare uno scenario futuro definito nei suoi aspetti strutturali e concepito attraverso un processo partecipato, flessibile ed aperto, mentre, all'opposto, la seconda è rivolta a definire in modo puntuale le singole soluzioni attraverso le quali tale scenario si sostanzia; in buona sostanza, sempre attraverso le semplificazioni di cui si è detto, il Piano "strategico" disegna indirizzi strategici di lungo periodo ed il Piano "operativo" definisce la localizzazione puntuale delle trasformazioni.
Il termine "ruolo" fa riferimento alle finalità assegnate al Piano, espressione questa da non confondere con quella, peraltro assonnante, relativa alle finalità perseguite dal Piano. La differenza intercorrente tra "assegnate" e "perseguite" non si risolve solo in una questione lessicale, quanto invece implica una prospettiva ed una dimensione del tutto differente. Procedendo per drastiche semplificazioni, in estrema sintesi potremmo affermare che,

mentre le prime sono rivolte a qualificare l'azione pianificatoria rispetto all'ambito tematico di riferimento, le seconde attengono alla configurazione che di detto ambito tematico si intende perseguire. Esemplificando, nel caso di un Piano territoriale potremmo affermare che le finalità assegnate al Piano risiedono nella definizione del modello di struttura della porzione territoriale alla quale questo è riferito, mentre le finalità perseguite dal Piano consistono nella individuazione del fine da ricercare nella definizione di detta struttura territoriale, quali ad esempio possono essere la tutela degli elementi identitari o lo sviluppo delle attività produttive.
Infine, con la locuzione "forma" si è inteso indicare quelle che Piercarlo Palermo definisce le «relazioni tra problematizzazione, forme descrittivo-interpretative del contesto, forme normative»[1], ossia la tipologia di meccanismi attraverso i quali il Piano pone in relazione le tematiche ed i problemi affrontati dal Piano, le finalità ad esso assegnate e la strumentazione attraverso la quale si intende governarli.
Stante quanto qui seppur assai sinteticamente detto, la fase di impostazione del Piano consiste in quella che potremmo definire "pianificazione del Piano", alla quale segue il suo sviluppo, ossia la concreta definizione dell'impianto programmatico e dell'impianto strumentale, ossia rispettivamente la definizione delle finalità e degli obiettivi perseguiti dal Piano, e la identificazione del repertorio delle azioni a ciò rivolti.

Chiariti tali concetti, entrando nel merito del DD1022/RU i concetti chiave in esso contenuti possono essere identificati nei tre seguenti termini:

- **Strategico**, laddove il decreto richiama la citata nota 42878 del Capo di Gabinetto nella quale si stabilisce che «il Piano costituirà lo strumento strategico di riferimento […] per le diverse iniziative infrastrutturali da svilupparsi nell'ambito del suddetto contesto territoriale»
- **Coordinamento**, nella parte in cui si afferma che «il Piano risponde all'esigenza di definire un dispositivo nazionale di coordinamento»
- **Sinergia**, laddove il decreto correla il coordinamento ad «assicurare la sinergia tra i diversi strumenti programmatici esistenti e le diverse iniziative (pubbliche e/o private) in atto, nel perseguimento di finalità di integrazione ed efficienza che solo un quadro unitario può garantire e che costituisca il riferimento istituzionale per tutti i soggetti pubblici e gli operatori economici interessati evitando, peraltro, interferenze nelle fase di assunzione delle decisioni».

Tali termini hanno rivestito un ruolo centrale nella fase di concettualizzazione del Piano in quanto ne hanno definito la natura, le finalità ad esso assegnate e la conseguente forma.
L'aver identificato il Piano Integrato come «strumento strategico» è difatti equivalso ad averne definito la natura e, stante la definizione data in precedenza al concetto di pianificazione strategica, ad averne preordinato la dimensione programmatica e le modalità di formazione.

[1] P. C. Palermo, 1986

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, come detto nel precedente capitolo 1, ha trovato la sua prima espressione nella individuazione nel Tavolo Tecnico dell'organismo rivolto alla predisposizione del Piano e nella definizione dello Sportello della Condivisione quale strumento finalizzato alla raccolta, sistematizzazione ed armonizzazione delle istanze e dei suggerimenti espressi dai principali soggetti istituzionali.

La definizione del Piano Integrato come «dispositivo nazionale di coordinamento» ha invece con chiarezza identificato le finalità ad esso assegnate, indicando per l'appunto nel coordinamento dei «soggetti pubblici e degli operatori economici interessati» la dimensione entro la quale si deve risolvere l'azione pianificatoria.
In coerenza con la natura strategica attribuita al Piano, la sua azione non deve essere di tipo conformativa, ossia non deve sostanziarsi nell'imporre delle soluzioni che i soggetti pubblici e/o privati prima citati debbono porre in essere, quanto invece orientarli e coordinarli nelle loro attività, mediante un operazione di verifica e controllo sinergica del loro sviluppo che è e rimane indipendente ed autonomo.

In ultimo, l'aver riferito tale azione di coordinamento svolta dal Piano Integrato, all'assicurare la sinergia tra i diversi strumenti programmatici esistenti e le diverse iniziative (pubbliche e/o private) in atto, nel perseguimento di finalità di integrazione ed efficienza, ha implicitamente comportato la prospettazione delle finalità che detto Piano deve perseguire, nonché dei valori fondativi e delle principali strategie.
Rileggendo la formulazione del Piano data dal Decreto 1022 alla luce di tali parametri, l'integrazione e l'efficienza costituiscono le finalità che questo deve ricercare, lo Sviluppo sostenibile costituisce il valore guida alla luce del quale occorre traguardare e commisurare dette integrazione ed efficienza, mentre la messa in sinergia rappresenta invece la principale strategia mediante la quale ricercarle.

2.2 Gli indirizzi del quadro normativo nazionale

A circa 30 anni dalla prima formulazione del paradigma dello Sviluppo sostenibile, introdotto per la prima volta nel 1987 nel noto rapporto Brundtland, individuare all'interno del quadro normativo nazionale tutti i diversi atti nei quali si faccia esplicito riferimento a detto paradigma è certamente un'operazione che, quasi necessariamente, porterebbe ad un esito lacunoso, stante la vastità del panorama da dover prendere in considerazione.
Ciò premesso, nell'economia della presente trattazione si è deciso di fare riferimento al tema specifico della progettazione infrastrutturale secondo i principi individuati da due strumenti legislativi: da un lato, il DPR 207/10 concernente il "Regolamento di esecuzione ed attuazione" del Dlgs 163/06 e smi, dall'altro, il "nuovo codice degli appalti" D.Lgs. 18 aprile

2016 n 50. Tale impostazione deriva dal processo di sviluppo e redazione del Piano, iniziato ben prima dell'emanazione del nuovo codice degli appalti e terminato dopo. Pertanto l'impostazione, dal punto di vista dei principi risulta coerente e rispettosa di entrambi i citati strumenti.

Il citato DPR, nel dettagliare i principi, i criteri ed i contenuti dei progetti, all'articolo 15 individua le "disposizioni preliminari per la progettazione dei lavori e norme tecniche". Al comma 1 del citato articolo il DPR recita: «La progettazione è informata a principi di sostenibilità ambientale nel rispetto, tra l'altro, della minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e di massimo utilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e della massima manutenibilità, miglioramento del rendimento energetico, durabilità dei materiali e dei componenti, sostituibilità degli elementi, compatibilità tecnica ed ambientale dei materiali ed agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo».

In coerenza a quanto indicato dall'ormai abrogato DPR, anche il nuovo codice degli appalti fa propri i principi di sostenibilità, subordinando in taluni casi i principi di economicità a quelli di sviluppo sostenibile (art. 30) ed imponendo alle stazioni appaltanti l'inserimento nella documentazione progettuale e di gara di criteri premianti in conformità ai criteri di sostenibilità energetica ed ambientale (art. 34 e 38).

Un ulteriore fondamentale riferimento normativo è rappresentato dal DLgs 152/2006 e smi, non solo per quanto attiene alla parte nella quale regolamento il processo di VAS relativo ai Piani e Programmi (Parte Seconda), quanto, ancor prima, laddove questo afferma che «ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future»[2] e che «anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione»[3].

Entrando invece nel merito della Seconda Parte del DLgs 152/2006 e smi, come noto, ai sensi dell'articolo 6 la valutazione ambientale strategica riguarda i Piani ed i Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, qualora ricorrano le seguenti condizioni:

- I Piani e Programmi in questione sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei

[2] DLgs 152/2006 e smi, art. 3 quater co.1
[3] DLgs 152/2006 e smi, art. 3 quater co.2

suoli, e definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del decreto stesso

- I Piani e Programmi per i quali si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del DPR 357/97 e smi, in considerazione dei possibili impatti da questi determinati sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica

In considerazione della tipologie di iniziative ed interventi presi in considerazioni all'interno del presente Piano, si ritiene ricorra la prima delle due succitate condizioni e che, in ragione di ciò il Piano Integrato dovrà essere assoggettato a Valutazione ambientale strategica secondo le modalità di svolgimento definite all'articolo 11 del Decreto Ambiente.

Resta ovviamente inteso che ciascuno dei singoli interventi considerati all'interno del Piano Integrato dovrà essere successivamente sottoposto agli inter di valutazione ambientale ad esso pertinenti secondo quanto stabilito dal dettato del DLgs 152/2006 e smi.

2.3 Il paradigma dello Sviluppo sostenibile nel caso delle infrastrutture di trasporto

Oltre che nei principali atti normativi nazionali concernenti la progettazione delle infrastrutture, di cui al precedente paragrafo, lo Sviluppo sostenibilità ha rivestito un ruolo centrale nel dibattito disciplinare.
Premesso che il declinare tale paradigma rispetto al tema della mobilità ed in particolare delle infrastrutture di trasporto implica necessariamente un profondo ripensamento del modello insediativo, tema che esula del tutto dal campo di interessi del presente Piano, nel definire i principi ed i valori alla base del Piano Integrato è sembrato quanto mai indispensabile partire dalle indicazioni che ha formulato l'Unione Europea per la politica dei trasporti all'interno dei Libri bianchi nella strategia per lo sviluppo sostenibile.
La politica europea dei trasporti chiede un sistema sostenibile di trasporti che soddisfi le esigenze economiche, sociali e ambientali della società, e che contribuisca almeno ai seguenti obiettivi:

- Trasporto sicuro e di qualità
  Uno degli obiettivi prioritari della politica dei trasporti è il miglioramento della qualità globale dei trasporti, compresi gli aspetti connessi alla sicurezza personale, la riduzione degli incidenti e dei pericoli per la salute e l'accessibilità territoriale.
- Una rete pienamente integrata
  I trasporti sono un settore basato su una rete che comprende diversi sistemi: infrastruttura, nodi, veicoli e attrezzature di trasporto, ecc. La capacità di trasportare persone e merci dipende in primo luogo dal funzionamento ottimale di tutti questi elementi combinati.

Un uso migliore della capacità della rete e dei relativi punti di forza di ogni modo di trasporto potrebbe contribuire in misura significativa a ridurre la congestione, le emissioni, l'inquinamento e gli incidenti. La realizzazione di questo obiettivo richiede tuttavia l'ottimizzazione e la gestione della rete e la loro integrazione.
In particolare, per quanto riguarda il trasporto passeggeri, l'integrazione del trasporto aereo e navale con la ferrovia è un elemento di cruciale importanza, così come l'integrazione con gli assi viari (nodi di interscambio). Quanto al trasporto merci, un sistema logistico intelligente e integrato deve diventare una realtà concreta caratterizzata dallo sviluppo di porti e terminal intermodali che svolgeranno una funzione fondamentale. Inoltre un obiettivo basilare è il trasferimento verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente specie nel contesto del trasporto urbano.

- Adeguatezza della capacità infrastrutturale e della manutenzione
  La manutenzione dell'infrastruttura dovrebbe essere effettuata correttamente e gli interventi di miglioramento dovrebbero essere coordinati, riducendo così gli incidenti e i costi operativi nonché la congestione, l'inquinamento e il rumore. La pianificazione degli interventi infrastrutturali deve massimizzare i vantaggi socioeconomici tenendo conto dei costi esterni e degli effetti sulla rete nel suo complesso.
- Adeguatezza del livello dei servizi e delle tecnologie di trasporto
  L'innovazione tecnologica deve contribuire in misura determinante a risolvere le sfide nel settore dei trasporti. Nuove tecnologie forniranno servizi nuovi e più confortevoli ai passeggeri, miglioreranno la sicurezza e ridurranno l'impatto ambientale.
  Lo sviluppo di soluzioni tecnologiche per il trasporto sostenibile è importante anche per promuovere la crescita e garantire l'occupazione.
- Sostenibilità ambientale
  Per rispondere agli obiettivi della strategia di sviluppo sostenibile dell'UE e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, occorre compiere progressi per conseguire determinati obiettivi della politica ambientale. Per tutti gli aspetti dei sistemi di trasporto e il loro utilizzo è essenziale ridurre il consumo di risorse non rinnovabili.
  Nel pianificare il futuro del sistema di trasporto occorre tenere conto di tutti gli elementi della sostenibilità. Questo riguarda il funzionamento dei mezzi di trasporto (emissioni, rumore) ma anche la realizzazione dell'infrastruttura (occupazione del territorio, biodiversità).
- Sviluppo della competitività
  La competitività dell'economia dipende dalla capacità di adattamento all'innovazione e alle nuove esigenze del mercato. La concorrenza e l'innovazione hanno avuto un impatto positivo sul mercato del lavoro nel settore dei trasporti. Pertanto le nuove iniziative devono mirare a creare nuove opportunità e la creazione di nuovi asset di interesse per le aree di riferimento.
- Miglioramento dell'accessibilità
  Quando adottano decisioni in materia di pianificazione territoriale o di localizzazione, le autorità pubbliche e le imprese dovrebbero tenere conto, oltre che del trasporto delle merci, anche degli spostamenti che dovranno effettuare i clienti e i lavoratori.

Una solida pianificazione dovrebbe anche agevolare l'integrazione armoniosa dei diversi modi di trasporto.
Lo sviluppo della rete dei sistemi di trasporti deve essere posta ad un doppio livello: non solo quello generale nazionale e/o internazionale, ma anche funzionale all'uso quotidiano e locale del territorio e dei suoi cittadini

In buona sostanza, secondo le indicazioni comunitarie, lo sforzo da compiere è quindi quello di riferire le scelte da compiere per lo sviluppo delle infrastrutture alle tre "colonne" dello sviluppo sostenibile. In particolare:

- Sostenibilità economica
  Le reti infrastrutturali dovrebbero favorire la crescita economica sul lungo periodo e contribuire alla competitività economica senza gravare in modo eccessivo sulle finanze pubbliche; i costi del ciclo di vita dei progetti infrastrutturali devono essere commisurati all'utilità economica che ne deriva. Le iniziative inoltre devono riferirsi a dei cronoprogrammi certi e definiti, assicurando tempestività e sinergia del loro sviluppo, e favorendo lo sviluppo dell'economia con particolare riferimento alle popolazioni interessate dagli interventi stessi
- Sostenibilità ambientale
  L'impatto che le reti infrastrutturali hanno sull'uomo e sull'ambiente dev'essere ridotto a livelli accettabili sul lungo periodo; gli spazi naturali, paesaggistici e i beni ambientali interessati dalle iniziative vanno preservati. In questa chiave appare fondamentale che siano rispettati e monitorati i diversi iter di valutazione ambientale ai quali le singole iniziative costituenti la rete devono essere sottoposti perché il corretto svolgimento di questi deve essere garanzia di tutela e valorizzazione ambientale. La sostenibilità ambientale inoltre si misura anche in un processo di ottimizzazione del "costo" ambientale che le iniziative possono rappresentare anche a fronte di una corretta e sviluppata integrazione con il territorio e i suoi valori.
- Sostenibilità sociale
  Le reti infrastrutturali devono offrire i servizi essenziali non solo in riferimento alle regioni (anche a livello internazionale) che le stesse sono chiamate ad interconnettere, ma anche locali per la vivibilità del territorio al fine di coprire il fabbisogno della popolazione ivi presente. Inoltre occorre perseguire una mobilità sostenibile con integrazione degli interventi a livello di rete che raccolga il consenso delle Autorità e dei principali stakeholder, nonché garantendo il benessere delle popolazioni.

In termini generali ne consegue che l'obiettivo di un sistema dei trasporti è la realizzazione di una struttura sostenibile che risponda alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società e che favorisca una società aperta a tutti in modo pienamente integrato e competitivo. Le tendenze attuali e le sfide future richiamano la necessità di soddisfare una domanda crescente di "accessibilità" in modo sostenibile. Le priorità più immediate sembrano

essere una migliore integrazione dei vari modi di trasporto al fine di potenziare l'efficienza globale del sistema e l'accelerazione dello sviluppo.

Nell'impostazione del Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana, i principali obiettivi come sopra delineati sono stati posti alla base delle elaborazioni e del lavoro svolto, così come documentato nel seguito.

3 L'IMPIANTO DEL PIANO

3.1 I requisiti del Piano

Come premesso, gli atti all'origine del Piano Integrato sono rappresentati dalla nota prot. 42878 del 13/12/2013 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, con la quale la Direzione Generale[4] è stata incaricata del compito di coordinare le attività finalizzate alla predisposizione del Piano, e dalla DD 1022/RU, della citata direzione, di istituzione del Tavolo Tecnico per la predisposizione del suddetto Piano.
La rilevanza rivestita da detti atti all'interno del processo di pianificazione condotto non risiede unicamente nel costituire il riferimento amministrativo del Piano, quanto soprattutto nell'averne fissato i principali requisiti.

La citata nota 42878, nell'indicare che il «*Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana costituirà lo strumento strategico di riferimento e coordinamento per le diverse iniziative infrastrutturali da svilupparsi nell'ambito del suddetto contesto territoriale*», definisce con chiarezza due fondamentali requisiti che dovrà presentare il Piano, riguardanti la natura ed il suo campo di interesse.

<u>Il primo requisito: il Piano Integrato come Piano strategico</u>
In merito al primo requisito, l'aver identificato il Piano Integrato come «strumento strategico», ossia averne definito la natura in termini di **Piano strategico**, comporta l'assunzione di una precisa scelta relativa al metodo ed al processo di pianificazione che dovrà essere adottato nella sua formazione, nonché alla prospettiva pianificatoria da seguire.

Le questioni di metodo e di processo costituiscono difatti il carattere distintivo della pianificazione strategica e, soprattutto, del modello che la letteratura disciplinare definisce come "Piani strategici di terza generazione"[5].
Senza voler compiere in questa sede una compiuta disamina di tale modello di Piani, si ritiene indispensabile sottolineare come dette questioni di metodo e di processo rappresentino l'esito della scelta di aprire un confronto consapevole ed aperto con il tema della complessità, intesa nella duplice accezione di pluralità di istanze e di loro variabilità nel tempo.
Nell'affrontare la sfida della complessità, le linee seguite da tale terza generazione di Piani risiedono, da un lato, nell'inclusività dell'approccio e, dall'altro, nell'iteratività dei processi di revisione cui sono soggette le scelte pianificatorie.

[4] Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali
[5] Secondo la letteratura discplinare, il processo di evoluzione della pianificazione strategica è schematizzabile secondo tre periodi, a partire dalle prime esperienze inglesi e francesi degli Anni '70 (piani di struttura), per passare a quelle successive degli Anni '80, che si distinguono per l'applicazione alla pianificazione territoriale dei metodi e dei linguaggi desunti dalla pianificazione delle grandi corporation, sino ai Piani di "terza generazione".

Governare la complessità attraverso l'adozione di un approccio inclusivo significa individuare l'esito dell'attività pianificatoria nella costruzione di una "visione di Piano" che sia realmente condivisa e consensuale, e conseguenemente assumere un modello di formazione del Piano fondato su di un processo pluralistico e partecipato, aperto cioè alla concertazione tra attori pubblici ed attori privati in una prospettiva di mediazione e negoziazione delle rispettive esigenze.
Se la costruzione collettiva di una visione condivisa del futuro di un dato territorio rappresenta lo strumento fondamentale mediante il quale gestire nel presente la pluralità delle istanze e degli interessi dei quali sono portatori i diversi attori coinvolti, la declinazione di dette istanze ed interessi rispetto alla prospettiva temporale, ossia il tenere conto della variabilità delle condizioni di contesto che sono state alla base della loro formazione e, con ciò, della loro stessa mutabilità, nella pianificazione strategica di terza generazione trova espressione non solo nell'adozione di analisi prospettiche e di scenario, quanto soprattutto nell'assunzione di un comportamento dinamico e flessibile nei confronti della definizione degli obiettivi e delle azioni di Piano. In tal senso, il ricorso a processi di revisione iterativi costituisce lo strumento mediante il quale la dimensione temporale è inserita all'interno dei Piani.

Relativamente alla prospettiva pianificatoria, che come detto costituisce l'ulteriore carattere distintivo della pianificazione strategica di terza generazione, questa risiede nella centralità attribuita al paradigma dello Sviluppo sostenibile che, in questa prospettiva, è assunto come fattor comune rispetto al quale rapportare la visione di Piano e, più in generale, l'insieme degli obiettivi e delle azioni da questo previsti.
In buona sostanza, risulta possibile affermare che l'aver concepito il Piano Integrato come Piano strategico di per se stesso comporta l'averlo collocato all'interno di una prospettiva nella quale l'efficienza delle reti infrastrutturali e la conseguente competitività del contesto territoriale da queste servite debbono essere necessariamente lette in relazione alla loro capacità di perseguire un modello di sviluppo sostenibile sotto il profilo delle tre dimensioni nella quali detto paradigma è di prassi articolato.

<u>Il secondo requisito: il Piano Integrato come strumento di coordinamento</u>
Il secondo requisito essenziale che la citata nota 42878 attribuisce al Piano Integrato attiene alla definizione del campo di interessi del Piano e, con esso, all'individuazione del ruolo che questo è chiamato a svolgere all'interno del contesto pianificatorio previsto dalle disposizioni normative.
In piena armonia con la scelta di attribuire al Piano Integrato la natura di "Piano strategico", la nota del Capo di Gabinetto definisce il Piano Integrato come «*strumento* […] *di riferimento e coordinamento per le diverse iniziative infrastrutturali*», con ciò individuandone la sfera d'azione nel **coordinamento**.
In altri termini, anticipando quanto meglio precisato nel successivo paragrafo 3.8 sotto il profilo dell'efficacia del Piano, risulta possibile affermare che l'aver concepito il Piano Integrato come «strumento di riferimento e coordinamento» implicitamente ne circoscrive

con estrema chiarezza il campo di interessi, delimitando l'attività pianificatoria e la sua efficacia all'azione di coordinamento delle iniziative infrastrutturali e delle connesse esigenze di infrastrutturazione che interessano il Quadrante Nord Occidentale dell'Area Romana.

Tale scelta è ripresa e ribadita nella DD 1022/RU laddove questa definisce il Piano Integrato come «*dispositivo nazionale di coordinamento*» e, in termini ancor più espliciti, nella parte in cui ne delinea il ruolo quale «*riferimento istituzionale per tutti i soggetti pubblici e gli operatori di settore, evitando, peraltro, interferenze nella fase di assunzione delle decisioni*».
La correlazione condotta nella DD 1022/RU tra l'azione di coordinamento che il Piano Integrato è chiamato a svolgere, da un lato, e la sua funzione di strumento di riferimento volto ad evitare «interferenze nella fase di assunzione delle decisioni», dall'altro, costituisce il passaggio chiave che prospetta con estrema chiarezza il ruolo assegnato al Piano ed i termini nei quali si risolve il suo rapporto con gli altri strumenti di pianificazione ordinari e/o di settore.
L'aver identificato il fine ultimo dell'attività di coordinamento nell'essere funzionale alla fluidificazione della fase decisionale rende evidente come la portata della visione di Piano, che di detta attività ne rappresenta l'esito concreto, si risolve unicamente nella messa in sinergia delle iniziative ed esigenze infrastrutturali riconosciute nel contesto territoriale, ossia nella costruzione di un «quadro unitario» da assumersi perlappunto come riferimento per la successiva fase decisionale relativa a ciascuna di dette iniziative o di eventuali altre.
In buona sostanza, è possibile affermare che il valore aggiunto offerto dal Piano Integrato si sostanzia nel suo configurarsi come strumento di supporto alle decisioni la cui rilevanza - come nel seguito meglio illustrato - trova espressione nell'intrinseca complessità del contesto territoriale di riferimento, che in primo luogo deriva dall'articolato rapporto intercorrente tra infrastrutture di rilevanza nazionale, quali il porto di Civitavecchia e l'aeroporto di Roma Fiumicino, ed un composito insieme di beni del patrimonio naturale e culturale, nonché nella pluralità di iniziative compresenti.

3.2 Le finalità e gli obiettivi del Piano

Come si evince da quanto illustrato nel precedente paragrafo (cfr. par. 3.1), il quadro degli obiettivi perseguiti dal Piano ed il suo stesso processo di formazione discendono dalle scelte operate dalla nota 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti (13.12.2013) e dalla successiva DD 1022/RU della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, con riferimento alla natura del Piano ed al suo ruolo e campo di interessi.

L'aver concepito il Piano Integrato in termini di "Piano strategico", come in precedenza evidenziato, presuppone l'averne implicitamente definito la prospettiva in termini di Sviluppo sostenibile, così come anche l'averne orientato il processo di formazione nella direzione della scelta di un approccio inclusivo, volto alla costruzione di una visione di Piano che sia effettivamente condivisa e consensuale.

Tale ultima scelta è a sua volta strettamente connessa a quella di aver concepito il Piano Integrato come «strumento di riferimento e coordinamento», in quanto tale carattere di condivisione e consensualità della visione di Piano, che costituisce l'esito concreto dell'attività di coordinamento delle diverse iniziative ed esigenze infrastrutturali assegnata al Piano, costituisce l'elemento essenziale di quel «dispositivo nazionale di riferimento» che, secondo la DD 1022/RU, deve rappresentare il supporto sulla cui base i soggetti pubblici e gli operatori economici di settore potranno orientare le scelte di competenza all'interno dei relativi processi decisionali.

Muovendo da tali assunti, la finalità perseguita dal Piano Integrato è quella di **orientare le iniziative e le esigenze infrastrutturali espresse dagli operatori di settore attivi nel contesto territoriale del quadrante Nord Ovest dell'area romana, verso l'integrazione e l'efficienza, nonché nella direzione di un modello di sviluppo sostenibile.**

In coerenza con tale finalità e, nello specifico, nel declinare rispetto al profilo trasportistico l'integrazione e l'efficienza, il Piano ha assunto l'obiettivo generale di **promuovere la formazione di reti infrastrutturali che siano dotate di una razionalità interna e che al contempo siano rispondenti alle esigenze espresse dagli operatori di settore**.
In tal senso, l'azione di coordinamento svolta dal Piano è indirizzata a definire una visione al futuro dell'assetto infrastrutturale che sia tale da determinare un "effetto rete", nelle diverse accezioni proprie di tale concetto. Come noto, per "effetto rete" si intende una configurazione dell'assetto infrastrutturale che deriva da un'azione di messa a sistema, condotta a partire dai singoli elementi di una stessa rete sino a reti appartenenti a modi di trasporti differenti, e che, a fronte di ciò, è in grado di conseguire il pieno dispiegamento delle potenzialità della dotazione infrastrutturale nel suo complesso e di interconnettere le diverse parti della porzione territoriale da questa interessata.

Tale secondo esito proprio dell"effetto rete", ossia la capacità di operare un'estesa interconnessione, conduce al secondo obiettivo generale perseguito dal Piano Integrato, rappresentato perl'appunto dal **promuovere un'accessibilità equilibarata e diffusa a tutte le diverse parti costitutive il territorio oggetto di Piano**.
La portata insita nell'assunzione di tale obiettivo travalica tuttavia i soli aspetti trasportistici, in quanto discende dall'aver individuato nella mobilità un diritto da garantire ed estendere a tutti i cittadini.
In altri termini, l'aver letto il tema della mobilità nella prospettiva dell'equità di condizioni significa aver operato una declinazione del concetto di efficienza sotto il profilo sociale e, nello specifico, averlo legato al concetto al concetto di Sostenibilità sociale. Appare difatti evidente come un territorio nel quale, per effetto dell'organizzazione della rete infrastrutturale di trasporto, non esista una differenziazione tra aree pienamente accessibili ed aree marginalizzate e/o a rischio di marginalizzazione, configuri una situazione nella quale non esistono situazioni di sperequazione tra i cittadini, nella quale cioè le condizioni di

benessere sono equamente distribuite per classi e per genere, principio che sostanzia il concetto di Sostenibilità sociale.

L'efficienza trasportistica ed un'equa ripartizione delle condizioni di accessibilità non costituiscono tuttavia gli unici parametri rispetto ai quali traguardare un assetto infrastrutturale.
Se difatti i legami intercorrenti tra assetto infrastrutturale e sviluppo economico sono ormai noti e consolidati, la centralità che l'aver concepito il Piano Integrato come Piano strategico ha assegnato al paradigma dello Sviluppo sostenibile[6], ha condotto a leggere detti legami in una prospettiva del tutto particolare.
Se la letteratura di settore indentifica la Sostenibilità economica nella capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici, la quale, oltre a garantire reddito e lavoro per il sostentamento delle popolazioni, sia l'esito di un uso razionale delle risorse e della valorizzazione delle specificità locali, ne consegue che il concepire la visione al futuro di un assetto infrastrutturale in termini di sostenibilità economica necessariamente comporta il dover operare una precisa scelta di campo: lo sviluppo economico rispetto al quale pensare l'assetto infrastrutturale e che questo dovrà favorire è quello determinato dalle risorse locali e dalla loro valorizzazione.
In armonia con il concetto di Sostenibilità economica e muovendo dalla consapevolezza dell'entità del patromonio delle risorse locali e della rilevanza del ruolo da queste rivestito nel caso in specie, il Piano individua nel **supportare lo sviluppo e la valorizzazione delle risorse e dei modelli produttivi che costituiscono gli asset locali**, un ulteriore obiettivo generale da perseguire.
In tale ottica, il Piano intende concorrere alla definizione di un assetto infrastrutturale che sia in grado di collocare la competitività del sistema economico del quadrante Nord Occidentale dell'area romana all'interno di una prospettiva di sostenibilità economica, incrementando le connessioni degli asset locali con le cosiddette "reti lunghe", ossia con le direttrici di livello europeo e/o nazionale.

Muovendosi sempre in coerenza con il paradigma dello Sviluppo sostenibile, un ulteriore ambito rispetto al quale il Piano ha declinato la finalità dell'efficienza è stato quello della Sostenibilità ambientale, ossia del contenimento del prelievo delle risorse nei limiti della loro disponibilità duratura e/o della rinnovabilità (consumo di risorse), e della riduzione degli scarti inquinanti e degli effetti degenerativi (produzione di residui).
Pensare ad un assetto infrastrutturale in ottica di Sostenibilità ambientale significa condurre un'operazione ad ampio spettro, essendo difatti molteplici le declinazioni possibili di tale prospettiva: in termini di consistenza fisica dell'armatura infrastrutturale, un assetto sostenibile sotto il profilo ambientale è costituito da un insieme di opere che, a parità di prestazioni complessive, comportano il minor impegno territoriale e che non interessano le

[6] Come illustrato nel precedente paragrafo 3.1, i Piani strategici di terza generazione si distinguono, oltre che per il metodo ed il processo di pianificazione, per aver centrato la propria prospettiva pianificatoriia nel paradigma dello Sviluppo sostenibile.

aree che presentano un maggior pregio naturalistico e/o culturale; sotto il profilo della sua realizzazione, un assetto infrastrutturale ambientalmente sostenibile è dato da quell'insieme di opere che comportano il minor impiego di risorse costruttive; inoltre, ponendo attenzione alla sua fase di esercizio, un assetto sostenibile è inoltre rappresentato da un mix di modi di trasporto che sia in grado di ridurre la produzione di sostanze inquinanti e di offrire analoghi livelli di connettività; parimenti, un assetto infrastrutturale ambientalmente sostenibile si misura anche nella sua capacità di determinare valore aggiunto.
Le esemplificazioni sopra riportate, pur nella loro brevità, consetono di avere contezza della molteplicità di declinazioni rispetto alle quali sia possibile affrontare il tema della sostenibilità ambientale di un assetto infrastrutturale, che, una volta contestualizzato rispetto alle specificità del caso, assume ulteriori possibili accezioni.
Come illustrato nel successivo capitolo, il quadrante Nord Occidentale dell'area romana costituisce una porzione territoriale che allo stato attuale è interessato dalla presenza di un articolato sistema infrastrutturale plurimodale, già nettamente consolidato nelle sue logiche strutturanti. L'intervenire all'interno di una tale tipologia di contesto costituisce un condizionamento essenziale del quale non solo risulta impossibile non tenerne conto, ma che, soprattutto, prospetta il tema della sostenibilità ambientale rispetto a profili ulteriori.
In tal senso, la sostenibilità ambientale di un futuro assetto infrastrutturale non si misura esclusivamente rispetto a tutti i parametri prima elencati, quanto anche in relazione alla natura dei rapporti che le proposte formulate intessono con la dotazione infrastrutturale preesistente. In buona sostanza, il riferirsi ad una rete consolidata comporta il dover considerare le prestazioni ambientali offerte da ciascuna nuova proposta infrastrutturale non solo con riferimento a questa stessa, quanto anche e soprattutto rispetto all'intera rete della quale detta proposta fa parte. Appare difatti evidente che la soluzione infrastrutturale che presenta le migliori prestazioni ambientali sotto i profili prima sinteticamente elencati (minor impegno infrastrutturale, minor consumo di risorse, minor produzione di inquinanti, etc) sia necessariamente anche quella che, letta a scala di intera rete, consenta analoghi risultati.
Sulla scorta della complessità del tema ed in ragione di tali ultime considerazioni, il Piano ha assunto quale obiettivo generale quello di **promuovere un assetto infrastrutturale che, ottimizzando la dotazione preesistente, contenga il peso ambientale del settore dei trasporti**.

3.3 L'approccio di Piano ed il concetto di "domanda"

Come premesso, l'aver concepito il Piano integrato in termini di "Piano strategico" ne ha profondamente improntato il metodo e di processo di pianificazione.
In tal senso, la cifra che distingue un Piano strategico è rappresentata dal suo esito che si sostanzia nella costruzione di una visione al futuro che, per nascere da un processo pluralistico e partecipato, risulta condivisa e consensuale.
Tale visione al futuro costituisce pertanto lo scenario derivante dal contemperamento delle istanze delle quali è portatore l'insieme degli attori che hanno partecipato al processo di pianificazione e verso il quale questi concordano nel tendere.

In coerenza con tale requisito di Piano ad esso assegnato dalla citata nota 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, la prima scelta fondamentale operata nella definizione dell'approccio seguito nella sua formazione è stata quella di fare riferimento agli operatori del settore della mobilità e trasporti, attivi nel contesto territoriale del quadrante Nord Ovest dell'area romana. Tali operatori, come noto, hanno costituito il Gruppo di lavoro che ha condotto la stesura del Piano Integrato.
Muovendo da questa prima scelta, la seconda decisione che informato l'approccio di Piano è stata quella di fare riferimento a detti operatori non solo in termini di portatori di proposte infrastrutturali, quanto anche di esigenze e di una "domanda" infrastrutturale.
In tal senso il Piano Integrato si discosta dai canonici Piani del settore trasporti che, avendo un esito regolativo, fondano detto esito sulla preventiva e puntuale ricostruzione del rapporto domanda/offerta di mobilità, dalla quale ne discendono per conseguenza le necessità e/o le modalità di intervento volte all'equilibrio di tale binomio.

Nel caso del Piano Integrato la prospettiva è del tutto diversa in quanto la domanda alla quale questo si riferisce non è quella stimata mediante modelli predittivi in sede di redazione del Piano, ma quella avvertita dagli operatori di settore che concorrono alla sua formazione.
In tale senso, la presenza e l'entità di detta domanda di trasporto costituisce un assunto del Piano e, conseguentemente, ne costituisce un dato di input del Piano, nei termini in cui è stata stimata dagli operatori di settore nell'ambito dei proposte di propria competenza.

Tale approccio di Piano trova fondamento alla luce di due considerazioni, rispettivamente concernenti il profilo metodologico e quello tecnico.

Dal punto di vista metodologico, tale scelta è in linea con i requisiti assegnati al Piano Integrato dai documenti che ne hanno previsto la formazione[7] ed in particolare con la sua natura di strumento di coordinamento. In tale prospettiva, il Piano Integrato non è chiamato a surrogare gli altri strumenti di pianificazione del territorio o del settore dei trasporti previsti dalla normativa, quanto invece a coordinare i diversi soggetti attivi nel settore dei trasporti al fine di definire un quadro unificato che sia espressione della progettualità e delle esigenze espresse da ciascuno di essi.

Sotto il profilo tecnico, l'assumere quale domanda di trasporto alla base del Piano quella stimata da ciascun operatore trova fondamento nel fatto che detta domanda, in tutti i casi affrontati, scaturisce da un quadro previsionale sulla scorta del quale i singoli operatori hanno sviluppato la propria progettualità. In buona sostanza è possibile affermare che l'esistenza di una stretta correlazione tra progettualità ed analisi della domanda di per se stessa costituisce garanzia della correttezza dei dati assunti alla base del Piano e, in termini generali, della scelta metodologica operata.

[7] Nota prot. 42878 del 13/12/2013 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e DD 1022/RU della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali.

3.4 Il processo di Piano

3.4.1 Le fasi

Preso atto e definiti gli obiettivi come esplicitati nel paragrafo precedente, si è dedicata l'attenzione a come strutturare il Piano Integrato al fine di dar conto di tali presupposti.
Lo schema seguito è il seguente:

Fasi	Macro-attività
Fase 1 **Raccolta delle proposte**	Costruzione del quadro complessivo delle proposte sviluppate dai Soggetti promotori
Fase 2 **Sistematizzazione e messa in coerenza delle iniziative**	Analisi comparata delle iniziative mediante confronto interno al Gruppo di lavoro
Fase 3 **Tavoli Tematici**	Selezione degli Interventi e risoluzione delle Esigenze tramite Tavoli Tematici
Piano Integrato di sviluppo sostenibile del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana	Formalizzazione del Piano e delle sue Azioni
Fase 4 **Processi ed Autorizzazioni**	Prosecuzione dell'iter del Piano con realizzazione del Processo di Valutazione Ambientale Strategica nonché di tutti gli iter autorizzativi delle azioni di Piano.
Fase 4 **Sviluppo e monitoraggio del Piano**	Implementazione del coordinamento e monitoraggio dell'attuazione del Piano

Figura 3-1 Fasi di articolazione del processo di formazione ed attuazione del Piano

Il primo step del Piano è rappresentato dalla raccolta delle iniziative. Tale fase è logicamente preliminare alla successiva fase di sistematizzazione e messa in coerenza ed è stata necessaria al fine di poter raccogliere tutte le iniziative infrastrutturali del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana. Sono quindi stati raccolte e messe sul "tavolo del Piano" tutte le iniziative, sia quelle Autorizzate, sia quelle Pianificate, sia quelle solamente proposte dai singoli soggetti.

Superata la fase della raccolta sistematica delle proposte e conseguente costruzione del quadro complessivo delle iniziative dei soggetti promotori si è passati alla più articolata fase di sistematizzazione e messa in coerenza delle iniziative.

In questo senso questa parte ha riguardato il cuore delle azioni svolte per la redazione del Piano Integrato e ha comportato spesso momenti di taratura e di "correzioni di rotta" nella conduzione delle attività perché in realtà, pur se con finalità analoghe e tutte collegialmente rivolte alla ricerca della sinergia, le posizioni dei diversi soggetti sono emerse con diversi punti di vista. Il lavoro svolto dal coordinamento e dalle strutture di supporto ha riguardato quindi la rivisitazione delle metodologie che, fermi i principi generali, consentissero di ottemperare alle diverse esigenze espresse e che nel frattempo si sono venute a creare.

Il lavoro, certamente interessante e metodologicamente replicabile, ha portato alle scelte che di seguito si espongono e che sono riassunte nella descrizione finale del Piano stesso.

Nelle figure che seguono sono riportate schematicamente le scelte metodologiche effettuate. Interessante vedere come dal quadro complessivo il Piano Integrato, nella sua logica e nel rispetto delle altre azioni di pianificazione di settore e dei vari enti, è arrivato a ricostruire la logica di rete e di assegnare ad ogni elemento che la compone un significato ed un ruolo, per poi concentrarsi su quelle che in realtà si pongono come Azioni di Piano.

Quest'ultime sono il risultato del lavoro e riportano gli elementi innovativi che consentono l'integrazione e la funzionalità della rete stessa. In questo percorso i passaggi centrali si ritiene possano essere rappresentati dai seguenti step:

- Il primo passaggio ha riguardato la definizione delle opere che necessitassero di un coordinamento multimodale integrato. Da tale sistematizzazione si è potuto definire tutte le azioni che, per la loro natura intrinseca, potessero rientrare in quello che è possibile definire come l'ambito tematico del Piano. Tale attribuzione è stata possibile solamente dopo la prima fase di raccolta delle proposte, andando a riportare sul territorio tutti gli interventi attuali, programmati e proposti dai singoli attori, ed effettuandone un'analisi specifica. In questo modo è stato possibile valutare le azioni esterne all'ambito del Piano da quelle interne. Con azioni esterne all'ambito del Piano si intende quindi tutte le azioni che hanno avuto la funzione di "Quadro" per l'ambito del Piano stesso.
- La definizione delle opere di quadro per l'ambito del Piano ha rappresentato la prima articolazione del processo del Piano stesso, portando quindi ad una iniziale suddivisione del flow chart metodologico. Il primo step pertanto ha riguardato la distinzione degli elementi che non rientravano nel citato ambito del Piano ma che per loro natura ed importanza hanno rappresentato lo "sfondo" nel quale inserire i diversi interventi. Il secondo discrimine del Piano, effettuato al fine di meglio articolare il riferimento nel quale inserire le diverse azioni, è stato il raffronto con il sistema pianificatorio ed autorizzativo. Tale raffronto ha dato luogo a due tipologie di

Interventi che sono stati considerati come riferimento per la definizione delle Azioni di Piano:

- Interventi Consolidati: in tale categoria rientrano tutti gli interventi che sono pianificati, condivisi ed autorizzati anche dal punto di vista ambientale (es. decreto VIA o altro titolo autorizzativo ambientale).
- Interventi di Scenario: in tale categoria rientrano invece gli interventi che necessitano di ricevere le autorizzazioni specifiche prima della loro realizzazione.

- Entrando invece nel merito di quanto proprio dell'attività di coordinamento del Piano, ossia gli interventi interni all'ambito, è stato possibile definire due elementi propedeutici alla definizione delle azioni di Piano:
  - Gli Interventi: in tale classe rientrano tutte le azioni che sono state da subito condivise da tutte gli operatori e che pertanto sono state esprimibili come Azioni di Piano;
  - Le Esigenze: in tale classe invece sono state inserite tutte quelle necessità espresse dai singoli operatori non esprimibili in maniera diretta tramite Azioni di Piano ma che hanno necessitato, oltre al coordinamento integrato, anche una fase di concertazione, discussione e dapprofondimento, svolta attraverso Tavoli Tematici;
- Messa a fuoco delle Azioni di Piano. Tale attività ha rappresentato la formalizzazione delle Azioni di Piano dall'analisi integrata degli interventi con le risultanze dei Tavoli Tematici.

Questo quadro rappresenta il cuore del Piano Integrato e da questo si potrà partire per le fasi successive, ovvero la parte relativa al proseguo dell'iter Procedurale ed Autorizzativo nonché al successivo monitoraggio.

Quanto riportato è esemplificato attraverso il *flow chart* metodologico di Figura 3-2.

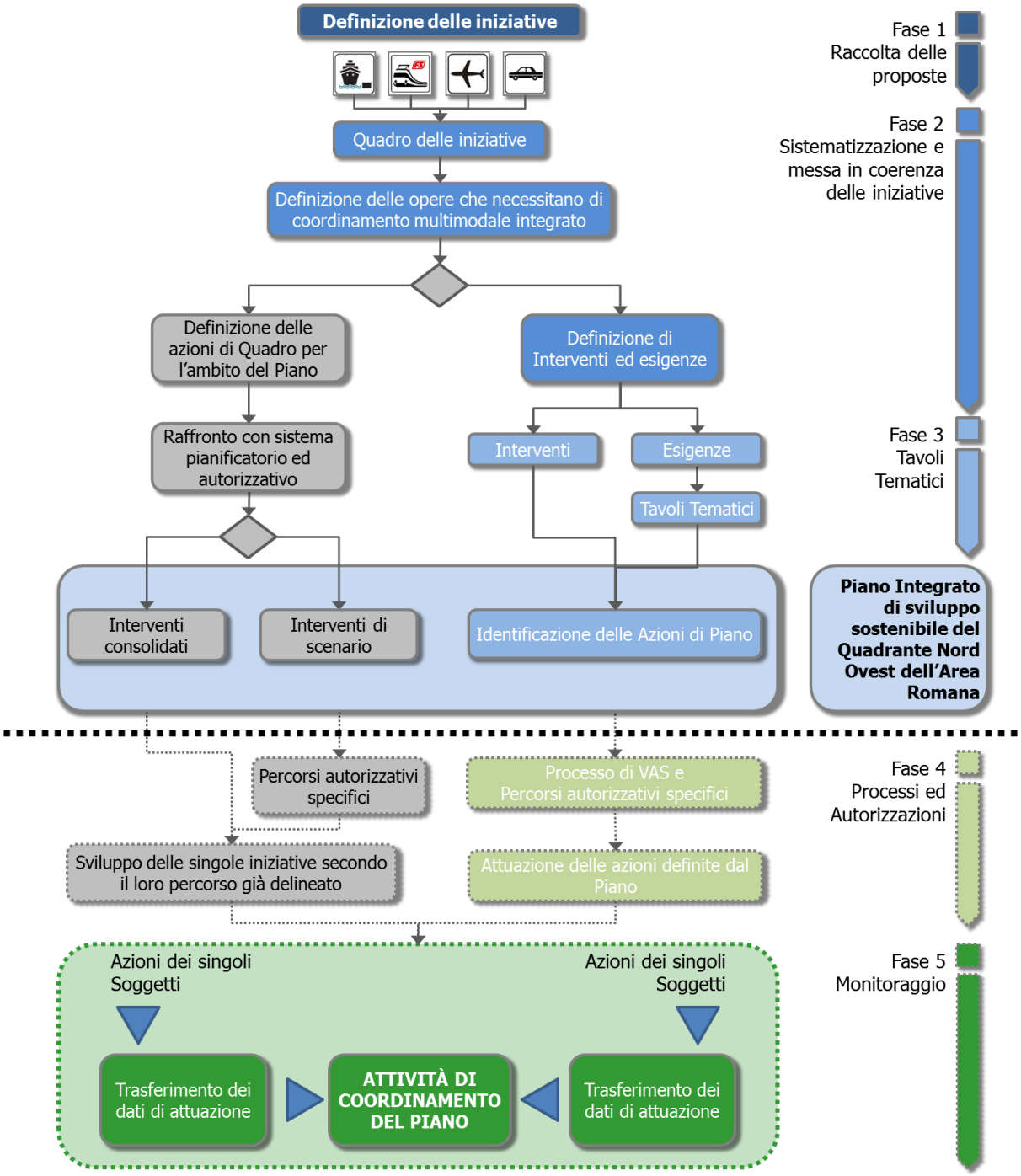


Figura 3-2 – Struttura del Piano Integrato

Come fasi di sviluppo successive il Procedente (in questo caso la Direzione del MIT) potrà attivare mediante la presentazione del documento in oggetto e del conseguente Rapporto preliminare ambientale la procedura di VAS (ai sensi dell'art. 13 co.1 del Dlgs152/06 e smi) sviluppando in modo completo ed integrato il processo di concertazione.

Con le risultanze della prima fase di VAS potrà essere successivamente definito il Rapporto Ambientale e potrà essere sviluppato per intero il processo di VAS.

A seguito di questo le iniziative potranno seguire i loro percorsi progettuali, approvativi e delle successive verifiche ambientali (es VIA) dando così attuazione alle azioni definite dal Piano Integrato.

Parte importante del Piano Integrato come più volte detto è il suo ruolo di coordinamento. A tal fine l'oggetto di verifica potrà essere esteso all'intero sistema infrastrutturale intendendo per questo sia gli interventi Consolidati, sia gli Scenari di Piano, sia l'attuazione del Piano Integrato mediate un sistema di controllo e monitoraggio dei risultati attesi.

In quest'ottica il Piano Integrato contiene una previsione di criteri di monitoraggio che saranno l'elemento mediante il quale si potrà completare l'azione di coordinamento.
Si è ritenuto nello specifico che i punti cardine a cui attenersi a tal fine dovessero essere due:

- definire delle regole,
- assegnare al Piano la massima flessibilità e un ruolo evolutivo nel tempo esplicitato fondamentalmente attraverso un azione di monitoring.

Da qui ne discende la scelta di definire le "regole" affinché ciò possa esplicitarsi e consentire, nel tempo, agli stessi soggetti attori ma anche alle istituzioni, di controllare che le iniziative mantengano quel grado di integrazione che il rispetto delle "regole" di monitoraggio di piano può assicurare.

Quindi lo scopo non è quello di attribuire dei punteggi di integrazione o integrabilità delle iniziative ma, nel rispetto delle moderne metodiche di evoluzione delle attività di governo del territorio, il Piano Integrato si pone l'obiettivo di individuare tutte quelle condizioni affinché il complesso delle infrastrutture determinino un valore aggiunto sul territorio nelle tre dimensioni della sostenibilità.

Come meglio esplicitato nei capitoli successivi, tali regole sono definite nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile.

3.4.2 La metodologia per la costruzione del quadro conoscitivo: il sistema delle informazioni, la raccolta delle proposte degli operatori e gli strumenti pianificatori di riferimento.

Il primo passaggio è la ricostruzione del sistema delle informazioni e dei dati necessari alla rappresentazione e valutazione dello stato del territorio mediante la definizione degli elementi che lo caratterizzano quale riferimento indispensabile per la definizione degli obiettivi di Piano.
In quest'ottica i temi trattati afferiscono al contesto ambientale e a quello socio-economico ove sono affrontati in prima battuta i temi di seguito indicati.

- Contesto ambiente:
    - Aree Naturali protette
    - Rete Natura 2000
    - Siti BioItaly
    - Aree Ramsar
- Contesto socio-economico:
    - Siti UNESCO
    - Beni storico-culturali e paesaggistici
    - Aree per i servizi di interesse strategico e pubblico
    - Aree per attività produttive e distribuzione merci
    - Aree per attività culturali, sportive e turistiche
    - Densità di popolazione
    - Densità delle aziende del Lazio
    - Poli attrattori

Le iniziative progettuali sono il punto cardine del Piano in quanto risultano gli elementi centrali rispetto ai quali svolgere le funzioni di coordinamento e integrazione. Allo scopo le iniziative a cui riferirsi sono state definite dagli stessi componenti del Gruppo di Lavoro che nel territorio sono portatori di attività di gestione e/o realizzazione. A questi sono state messe a disposizione delle schede di intervento per acquisire informazioni riferite a:
Iniziativa

- Identificazione degli obiettivi perseguiti dall'intervento
- Coerenza con la pianificazione all'interno della quale si incardina l'intervento
- Avanzamento progettuale e autorizzativo dell'intervento
- Inquadramento dell'intervento all'interno del Piano Integrato

Azione di infrastrutturazione

- Definizione del ruolo rivestito dall'intervento all'interno dello schema di rete di appartenenza
- Descrizione dell'assetto infrastrutturale di progetto con riferimento all'ambito interessato dall'intervento ed alla sua articolazione nei singoli elementi costitutivi principali
- Indicazione dell'orizzonte realizzativo e delle fasi attuative

Costi e finanziamento

- Indicazione dell'importo per la realizzazione dell'intervento
- Descrizione delle modalità di finanziamento

Oltre a queste sono state definite le singole esigenze.

In termini di pianificazione sono stati analizzati tre settori di riferimento afferenti al settore dei trasporti, della pianificazione negoziata e a quella ordinaria come di seguito elencato.
Pianificazione del settore trasporti

- Libro bianco

- La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T
- Piano nazionale della logistica
- Piano Generale dei Trasporti e Logistica
- Schema del Piano Nazionale degli Aeroporti
- Piano Mobilità Lazio
- Piano di bacino dei passeggeri
- Piano provinciale delle Merci
- Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia
- Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Pianificazione negoziata

- Programma Infrastrutture Strategiche
- Intesa generale tra Governo e Regione Lazio
- Nuova intesa generale quadro
- Protocollo di intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana
- Accordo MIT e FS Italiane per collegamenti AV con aeroporti
- Programma di Riqualificazione Urbana di Sviluppo Sostenibile del Territorio "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il territorio degli Etruschi"

Pianificazione ordinaria

- Piano Territoriale Regionale Generale
- Piano Territoriale Paesistico Regionale
- Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
- Piano Regolatore Generale di Roma
- Piano Regolatore Generale di Fiumicino
- Piano Regolatore Generale di Civitavecchia

3.4.3 La sistematizzazione delle iniziative

La sistematizzazione delle iniziative, così come già accennato nella definizione delle fasi del Piano, è la prima fase successiva alla definizione del quadro conoscitivo iniziale. Tale sistematizzazione segue criteri che sono temporalmente e logicamente consequenziali e concatenati.

La prima attività di sistematizzazione del Piano riguarda la definizione delle opere che per loro caratteristiche e natura possono essere considerate interne o di quadro rispetto all'ambito del Piano.

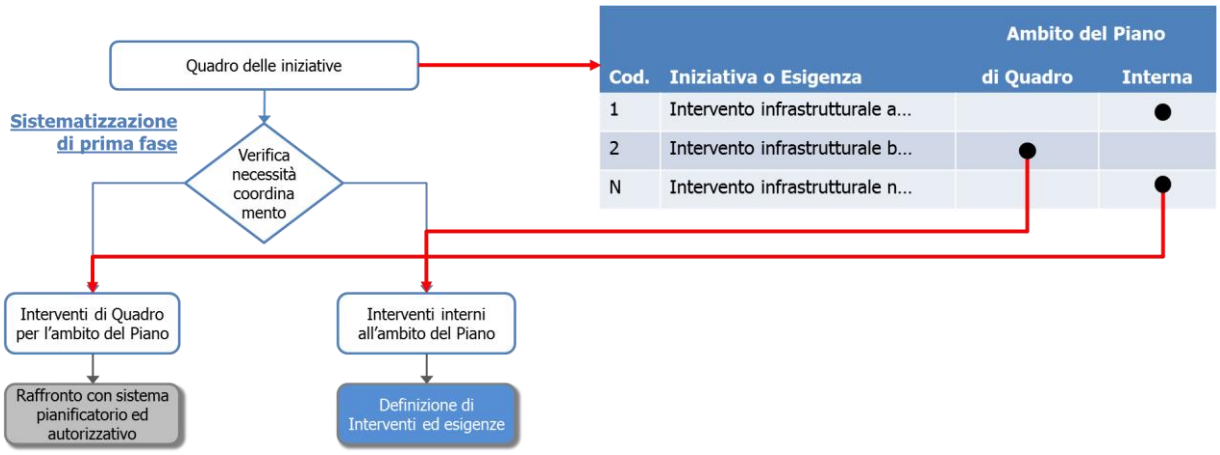


Figura 3-3 Esemplificazione della Sistematizzazione di prima fase

Successivamente a tale sistematizzazione delle iniziative sono stati quindi individuati due ambiti: da un lato le azioni che costituiscono la base del piano ma che non rientrano in quelli che sono gli ambiti del Piano stesso (interventi di quadro), dall'altra le azioni di Piano.

Gli interventi di quadro rappresentano una parte importante nella futura definizione delle Azioni di Piano. Infatti è con tali interventi, rappresentando lo sfondo infrastrutturale del Piano, che le Azioni di Piano dovranno relazionarsi e e coordinarsi, in coerenza all'approccio di coordinamento del Piano stesso.

Successivamente, seguendo la metodologia individuata nella Figura 3-2, le azioni che costituiscono la base del Piano possono essere a loro volta suddivise in due categorie attraverso una sistematizzazione di seconda fase.

Tale sistematizzazione differenzia gli interventi che sono pianificati ed autorizzati, anche a livello ambientale (es. compatibilità ambientale a seguito di procedura VIA), da quelli che invece risultano unicamente pianificati o previsti dai singoli soggetti ma che ancora devono proseguire nel loro iter approvativo. Tale sistematizzazione darà origine a quelli che sono state definiti rispettivamente Interventi Consolidati ed Interventi di Scenario.

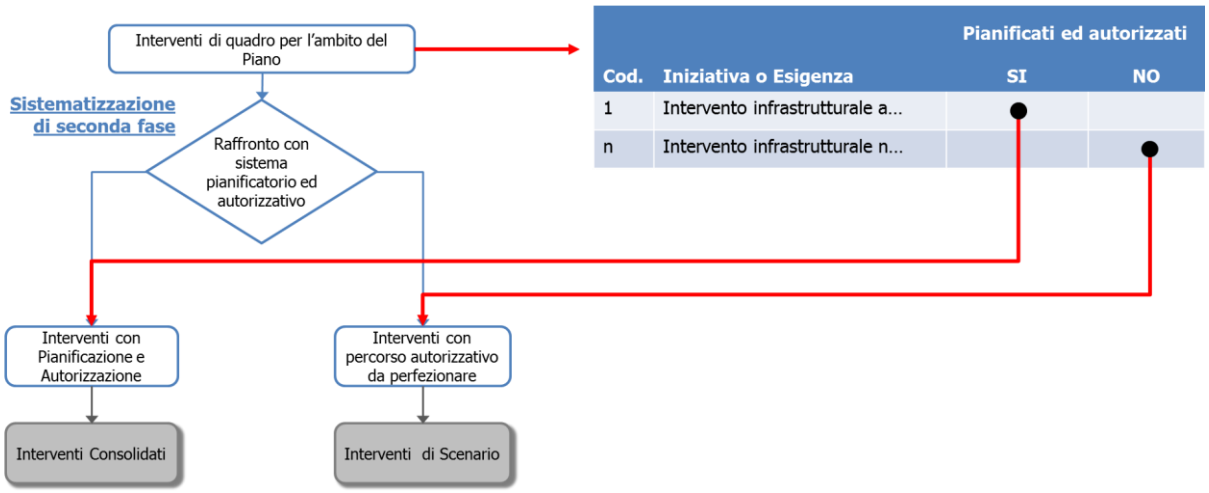


Figura 3-4 Esemplificazione della Sistematizzazione di seconda fase

Ultima parte relativa al processo di sistematizzazione delle iniziative ha riguardato le iniziative che necessitavano di coordinamento e che, come meglio identificato in seguito hanno portato alla definizione delle Azioni di Piano, cuore centrale del Piano stesso.

Tale sistematizzazione ha seguito il criterio dell'individuazione degli interventi e delle esigenze. Nel suo sviluppo il Piano ha infatti permesso di mettere in luce una serie di iniziative che, pur necessitando del coordinamento sopracitato, hanno presentato un livello di condivisione tra gli attori del Piano tale da poter essere subito tradotte in interventi.

Le iniziative che presentavano un alto potenziale realizzativo ma che non godevano di un immediato riscontro progettuale sono state classificate tra le esigenze. Tali esigenze sono state affrontate in appositi Tavoli Tematici che, come meglio definito nel Par. 3.4.4, hanno dato forma e corpo a loro volta ad interventi.

L'unione degli interventi e delle esigenze risolte dai Tavoli ha dato luogo a quelle che sono state definite come le Azioni di Piano.

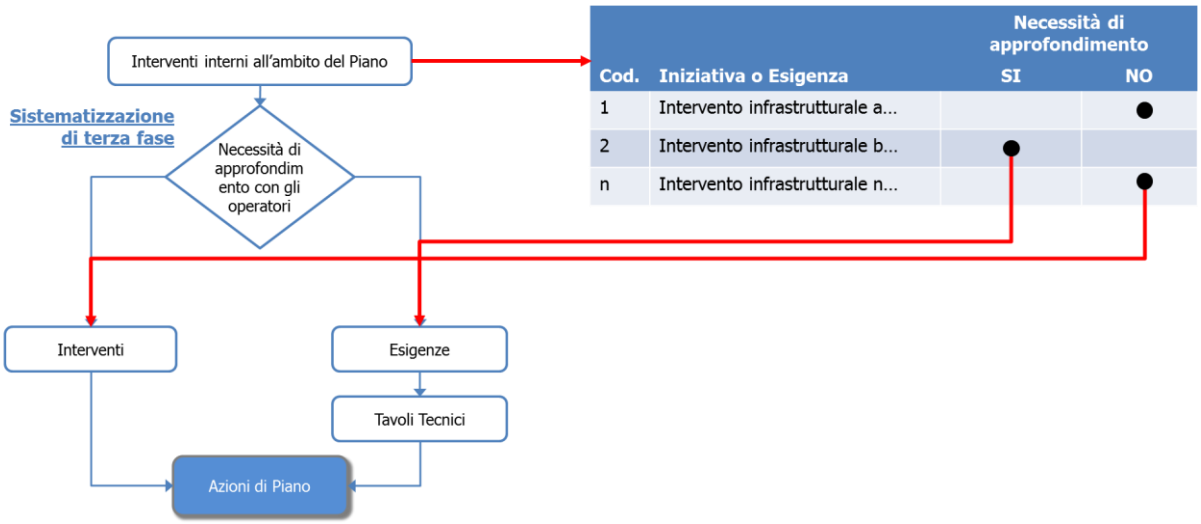


Figura 3-5 Esemplificazione della Sistematizzazione di terza fase

3.4.4 L'implementazione dei tavoli: dalle esigenze agli interventi

Aspetto centrale dal punto di vista metodologico e concettuale per il ruolo di coordinamento che il Piano assume, sia nella sua definizione che nella sua costruzione, è rappresentato dal ruolo dei Tavoli Tematici.

Come espresso in precedenza infatti, in fase di dialogo tra i soggetti che hanno partecipato alla redazione del Piano sono emerse delle esigenze che potevano essere affrontate nel Piano ma che, prima di essere tradotte in interventi e conseguentemente in Azioni di Piano, necessitavano di un momento critico di condivisione.

Tale momento è stato realizzato con la formazione dei Tavoli Tematici nei quali sono confluiti i principali soggetti gestori delle infrastrutture con la finalità e l'obiettivo di rispondere alle esigenze, attraverso un approccio che fosse al tempo stesso integrato dal punto di vista tecnico e sostenibile dal punto di vista ambientale.
Le regole ed i criteri che hanno governato i Tavoli infatti sono le stesse che sono state trasferite, dal punto di vista metodologico, all'analisi delle Azioni di Piano. Tali regole, esplicitate nel Par. 3.5, perseguono la logica del coordinamento propria del Piano anche attraverso la chiave della sostenibilità al fine di rendere poi più efficace la successiva fase di VAS nonché di monitoraggio del Piano stesso.

3.5 L'essenza del Piano: la logica delle Schede

Definita quella che è la struttura del Piano ed in particolare della metodologia che ha portato alla definizione delle Azioni di Piano è stato possibile, per facilità di lettura e comprensione, tradurre le diverse analisi effettuate nel Quadro Conoscitivo e di quanto definito in sede di Tavoli Tematici in schede di intervento.

Tali schede differenziano in due categorie principali:

- Le schede relative agli Interventi non direttamente coordinati dal Piano e che sono stati precedentemente definiti come Interventi Consolidati ed Interventi di Scenario;
- Le schede relative alle Azioni di Piano;

Le prime sono schede riassuntive che riportano unicamente quanto definito dai singoli soggetti che hanno partecipato al Piano e che, come ampiamente descritto nella parte metodologica, non rientrano tra le Azioni di Piano ma ne forniscono la base infrastrutturale con la quale le Azioni di Piano si trovano ad interagire.
Tali schede sono quindi state strutturate in maniera sintetica e riportano, oltre alla localizzazione dell'intervento, una breve parte di sintesi dell'intervento stesso, nonché la "condivisione dell'iniziativa" volto a riportare l'interesse ed il convincimento espresso dai diversi soggetti in merito all'importanza della realizzazione dei diversi interventi.

La seconda categoria di schede invece riporta le Azioni di Piano. Tali schede non hanno il solo compito di riassumere e sintetizzare l'intervento proposto ma contengono una parte valutativa in chiave di sostenibilità dell'iniziativa.

Tale sezione non deve essere vista come una sola fase di valutazione ex-post ma, in un processo maggiormente virtuoso, come strumento di guida dell'evoluzione dell'iniziativa stessa. L'impostazione che si è voluto dare è quella di uno strumento dinamico di controllo e monitoraggio da poter essere utilizzato durante tutta l'articolazione e lo sviluppo successivo al Piano stesso.

Le schede relative alle Azioni di Piano sono pertanto articolate secondo due sezioni ben distinguibili:

- La Parte A contenente il quadro informativo;
- La Parte B contenente la matrice di sostenibilità.

Con riferimento alla Parte A è possibile identificare:

1. Il codice e la denominazione;
2. Il modo: ferro o gomma;
3. Il sogetto promotore;
4. Una schematizzazione grafica;
5. Gli Obiettivi;
6. La descrizione sintetizzante le principali caratteristiche tecnico-funzionali;
7. L'orizzonte temporale ed il Cronoprogramma;
8. I rapporti con le altre Azioni di Piano;
9. lo stato pianificatorio e progettuale;
10. Lo stato economico e finanziario dell'azione;
11. I soggetti coinvolti nell'attuazione e nella gestione.

Con riferimento alla Parte B, costituendo tale parte un carattere di forte innovatività nel processo pianificatori, si è scelto di fornire un maggior grado di approfondimento in termini metodologici. Per la descrizione di tale parte si rimanda pertanto a quanto definito nel successivo Par. 3.6.

3.6 I criteri per la definizione delle Azioni di Piano e per il monitoraggio

3.6.1 Aspetti generali per la definizione della sostenibilità delle azioni

Al fine di comprendere le ragioni della genesi del sistema di regole finalizzate alla valutazione delle azioni nonché al monitoraggio dell'attuazione del Piano occorre richiamare quanto detto in merito alle finalità assegnate al Piano Integrato al quale, difatti, le già citate nota 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e Decreto 1022/RU dello stesso ministero hanno attribuito il compito di definire un quadro unitario, capace di configurarsi come strumento di riferimento e di coordinamento nella fase della assunzione delle decisioni, da parte dei soggetti pubblici e degli operatori privati, relativamente alle iniziative infrastrutturali da attuare.

Ciò premesso, una delle scelte fondative operate è stata quella di riferire il ruolo di strumento di coordinamento, non solo alla dimensione pianificatoria della formazione del Piano stesso, quanto anche a quella della sua attuazione.

La genesi delle Regole si incardina quindi all'interno di detta scelta e, pertanto, costruiscono lo strumento di Piano messo in campo al fine di garantire il coordinamento e la sinergia tra soggetti pubblici ed operatori economici.

Un altro elemento fondamentale per comprendere la logica delle Regole risiede in un'altra scelta condotta nel corso della definizione dell'impianto concettuale del Piano, ossia quella di incardinare tale azione di coordinamento all'interno del principio guida dello Sviluppo sostenibile, operando così in coerenza con la scelta più generale di declinare rispetto a detto principio le finalità di integrazione ed efficienza delle iniziative infrastrutturali da sviluppare nel Quadrante Nord Ovest dell'area Romana.

In tale logica si può affermare che, se nella logica assunta dal Piano Integrato l'integrazione e l'efficienza delle iniziative infrastrutturali si configurano nella rispondenza di dette iniziative e del loro insieme al principio dello Sviluppo Sostenibile, ne consegue che la verifica dell'esistenza di tale rispondenza nel corso delle successive fasi di sviluppo del Piano e delle iniziative da questo identificate, costituisce il parametro di monitoraggio dell'attuazione del Piano e, con ciò, esplicazione della continuità dell'azione di coordinamento condotta dal Piano stesso.

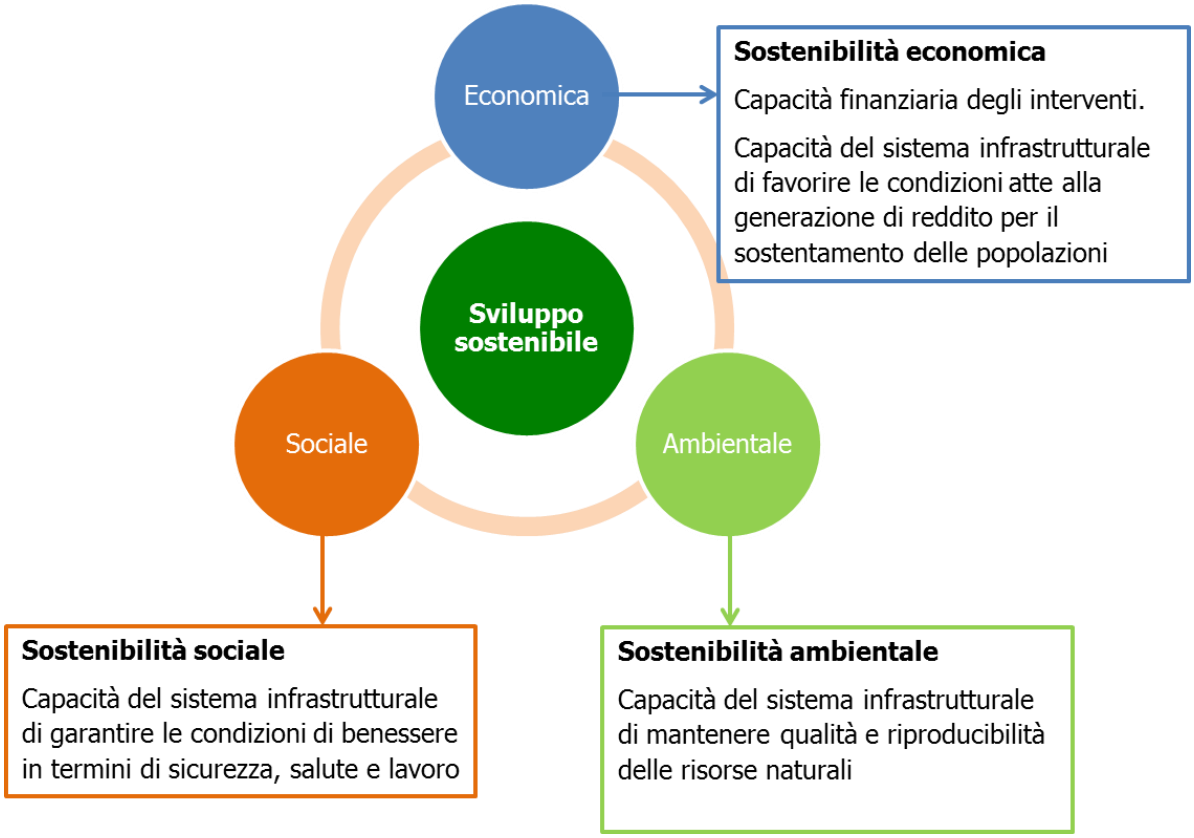


Figura 3-6 - I criteri per la definizione delle "regole" dal Piano

Al fine quindi di avere una valutazione di base sulla quale poi poter eseguire il citato monitoraggio, nonché per guidare nella fase di coordinamento e predisposizione delle Azioni di Piano è stata redatta una specifica Matrice di sostenibilità.

La Matrice di sostenibilità costituisce lo strumento operativo attraverso il quale il Piano intende perseguire l'obiettivo dell'integrazione delle esigenze espresse dagli Attori principali e degli intervento che sono scaturiti dalla loro messa in coerenza, rispetto al paradigma dello Sviluppo sostenibile.
In tal senso, la Matrice di sostenibilità è strutturata secondo le tre dimensioni o componenti definite nell'ambito del Vertice Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile o WSSD (World Summit on Sustainable Development) che si tenne a Johannesburg dal 2 al 4 settembre 2002.

A partire dalla definizione di Sviluppo sostenibile del Rapporto Brundtland (Commissione Mondiale per l'Ambiente e lo Sviluppo - 1987) come uno «sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri», i lavori condotti nell'ambito del vertice di Johannesburg hanno identificato nella sostenibilità ambientale, sociale ed economica le tre componenti dello Sviluppo sostenibile, intese come «pilastri interdipendenti e che si rafforzano a vicenda»[8].

[8] Vertice mondiale sullo Sviluppo sostenibile – Piano di attuazione

In estrema sintesi è possibile affermare che il principio di equità che la definizione del rapporto Bruntdland riferisce in termini generali al rapporto tra le generazioni , a seguito del vertice di Johannesburg è espressamente riferito a tre tipologie di capitale, ossia da quello naturale, umano / sociale ed economico.

Come già esplicitato nei paragrafi precedenti, tale matrice di sostenibilità, si traduce per le Azioni di Piano nella Parte B delle schede, i cui contenuti sono definiti nei paragrafi successivi, secondo le tre sottosezioni identificate dai tre ambiti ambientale, sociale ed economico.

3.6.2 Indicatori per la Sostenibilità ambientale

La costruzione della sezione della Matrice di Sostenibilità relativa alla dimensione ambientale è sviluppata partendo dal concetto di Sostenibilità ambientale, così come definito nei documenti prima citati e nella letteratura di settore, e rileggendolo in funzione delle peculiarità proprie delle tipologie di interventi che costituiscono le Azioni di Piano.
In tale ottica, muovendo dal concetto di Sostenibilità ambientale come contenimento del prelievo delle risorse nei limiti della loro disponibilità duratura e/o della rinnovabilità (consumo di risorse), e riduzione degli scarti inquinanti e degli effetti degenerativi (produzione di residui), tale concetto è stato declinato rispetto a quattro ambiti tematici di analisi, rappresentativi di diversi e specifici profili di lettura della sostenibilità, così identificati:

- Valutazione ambientale (A1)
- Consumo di risorse biotiche e culturali (A2)
- Consumo di risorse abiotiche (A3)
- Produzione di valore aggiunto (A4)

Come si evince dal precedente elenco, ancorché insita nel concetto di Sostenibilità ambientale la tematica della "produzione di residui", quali ad esempio rifiuti e reflui, non è stata considerata nella definizione degli ambiti tematici in quanto è stata ritenuta poco significativa rispetto al duplice profilo della tipologia di interventi previsti e del livello di loro analisi.
Per contro, attraverso l'introduzione dell'ambito "Produzione di valore aggiunto" si è voluto porre in risalto quei benefici determinati dagli interventi previsti, che non rientrano nel conseguimento degli obiettivi ai quali sono finalizzati (ad esempio incremento dei livelli di accessibilità) o che non ne rappresentano una conseguenza diretta/indiretta sotto il profilo ambientale, quale la riduzione dei livelli di inquinamento, o rispetto a quello economico, come ad esempio la connessione alle famiglie di attività e funzioni prioritarie, quanto invece consistono in un incremento del preesistente livello di qualità ambientale del contesto territoriale da questi interessato.

Nello specifico, per ciascuno dei suddetti ambiti tematici, sono stati definiti gli indicatori ed i parametri seguenti:

- **A1 Valutazione ambientale**

L'ambito intende la Sostenibilità ambientale nell'accezione di compatibilità ambientale e, in tal senso, è riferito al complesso delle procedure definite dalla legislazione ai fini del suo accertamento.

Gli indicatori ed i corrispondenti parametri di verifica sono stati quindi individuati in:

- *A1.1 Compatibilità ambientale*, intesa nei termini definiti dal Titolo III della parte Seconda del DLgs 152/2006 e smi.

  In tale ottica, il parametro di verifica della compatibilità ambientale è stato individuato nella presenza del decreto VIA ai sensi dell'art. 26 del DLgs 152/2006 e smi, ossia di un provvedimento espresso e motivato dell'Autorità competente che conclude in termini positivi la fase di valutazione del processo di VIA.

  L'applicabilità dell'indicatore è connessa alla sua pertinenza rispetto alle caratteristiche dell'intervento considerato, secondo quanto definito agli allegati II, III e IV alla parte Seconda del Dlgs 152/2006 e smi, nonché al livello raggiunto nell'iter di valutazione; nello specifico, qualora l'avanzamento progettuale dell'intervento in esame non sia arrivato ad un livello tale consentire l'assoggettamento a procedura VIA, tale circostanza è riportata nel campo "Motivazioni e Note".

- *A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000*

  L'indicatore intende la coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 nei termini definiti al comma 3 dell'articolo 6 del DPR 120/2003, laddove è stabilito perlappunto che «i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi».

  Il parametro di verifica è stato pertanto individuato nella presenza del parere positivo di VINCA ai sensi del predetto DPR 120/2003.

  L'applicabilità dell'indicatore è stimata sulla base delle condizioni di prossimità o di diretto interessamento fisico dei siti Natura 2000 da parte dell'intervento esaminato.

- *A1.3 Ottemperanza ambientale*

  L'indicatore individua nell'avvenuto ottemperamento al quadro prescrittivo contenuto nel decreto VIA un fattore di sostenibilità ambientale dell'intervento.

  Il parametro di verifica è stato identificato nella presenza dei decreto di avvenuto ottemperamento.

- **A2 Consumo di risorse biotiche e culturali**

  L'ambito intende la Sostenibilità ambientale sotto il profilo della sottrazione e, più in generale, dell'uso di risorse biotiche e culturali.

  In considerazione della tipologia degli interventi nelle quali si sostanziano le Azioni di Piano e delle caratteristiche del contesto di loro localizzazione, le risorse biotiche sono state individuate nel capitale vegetale e, in particolare, su quello avente particolare rilevanza naturalistica. Per quanto concerne invece le risorse culturali, nella loro identificazione si è fatto riferimento alla definizione di "patrimonio culturale" di cui all'articolo 2 del DLgs 42/2004 e smi, laddove questo è definito come costituito «dai beni culturali e dai beni paesaggistici».

  Gli indicatori ed i relativi parametri di verifica individuati sono i seguenti:

  - *A2.1 Contenimento del consumo di aree protette*

    L'indicatore individua, quale fattore di consumo delle risorse biotiche, l'occupazione da parte dell'intervento di aree la cui particolare valenza naturalistica discende dall'essere state riconosciute come aree naturali protette, così come definite dalla L 394/91 (Parchi e riserve).

    Il parametro di verifica è rappresentato dalla presenza di un parere dell'Ente gestore nel quale è attestata la conformità tra le disposizioni del piano e del regolamento dell'area naturale protetta interessata, da un lato, e l'intervento, dall'altro. L'applicabilità dell'indicatore è ovviamente connessa alla preventiva verifica dell'effettivo interessamento da parte dei singoli interventi proposti di detta tipologia di aree, così come identificate dal Piano territoriale paesistico regionale Regione Lazio alla tavola C "Beni del patrimonio naturale e culturale", approvato il 18 Marzo 2016.

  - *A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico*

    L'indicatore correla l'interessamento di beni del patrimonio archeologico all'occupazione da parte dell'intervento di aree la cui rilevanza sotto il profilo archeologico è acclarata dall'essere vincolate ai sensi dell'articolo 10 del Dlgs 42/2004 e smi e dell'articolo 142 lettera m).

    Il parametro di verifica è rappresentato dalla presenza di un parere positivo reso dal MIBACT e/o Soprintendenza in merito all'autorizzazione all'intervento. Anche in questo caso, l'applicabilità dell'indicatore discende dalla verifica preventiva dell'effettivo interessamento da parte dei singoli interventi proposti di detta tipologia di aree, così come identificate dal Piano territoriale paesistico regionale Regione Lazio alla tavola C "Beni del patrimonio naturale e culturale" e della tavola B "Beni paesaggistici", approvato il 18 Marzo 2016.

  - *A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale*

    L'indicatore individua l'interessamento di beni del patrimonio culturale nell'occupazione da parte dell'intervento di aree la cui rilevanza sotto il profilo paesaggistico è sostanziata dall'essere state dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 del DLgs 42/2004 e smi ("Immobili ed aree

di notevole interesse pubblico") e/o dall'essere sottoposte a tutela dai piani paesaggistici ai sensi dell'articolo 143 dello stesso decreto.

Il parametro di verifica è costituito dall'esistenza di un parere positivo reso dalla Regione / Soprintendenza in merito all'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146 del citato decreto. In analogia ai due precedenti indicatori l'indicatore è applicabile solo qualora sia stata preventivamente accertato che tale tipologia di aree, così come identificate dal Piano territoriale paesistico regionale Regione Lazio alla tavola B "Beni paesaggistici", è effettivamente interessata dagli interventi proposti.

- **A3 Consumo di risorse abiotiche**

  L'ambito in questione considera la Sostenibilità ambientale sotto il profilo dell'uso e sottrazione delle risorse abiotiche e di quelle energetiche.

  Anche in questo caso, la scelta degli indicatori è discesa dalla considerazione della tipologia di interventi costitutivi le Azioni di progetto e, in tal senso, è stata riferita al consumo di risorse del sottosuolo. L'indicatori ed il relativo parametro definito è il seguente:

  - *A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo*

    L'indicatore attiene alle modalità di gestione delle esigenze di materiali necessari alla realizzazione degli interventi, nell'ottica del bilanciamento di materie, assunto quindi quale parametro di verifica.

    In sede di prima applicazione della Matrice di Sostenibilità e, più in generale, nel caso di mancanza di specifiche informazioni progettuali, il rispetto delle condizioni definite da tale parametro, ossia il pareggio tra produzioni e fabbisogni, è stato operato in via presuntiva, considerando la tipologia di intervento previsto e le caratteristiche morfologiche del contesto di localizzazione.

    Tale preliminare verifica potrà essere implementata nelle successive fasi di monitoraggio del Piano, sulla base dei bilanci materiali redatti nel corso dell'avanzamento della progettazione di detti interventi.

- **A4 Produzione di valore aggiunto**

  L'ambito in esame intende la Sostenibilità ambientale sotto il duplice profilo delle misure ed interventi previste ai fini di eliminare/ridurre gli impatti attesi determinati dagli interventi, quanto soprattutto rispetto a quello delle azioni volte alla valorizzazione territoriale.

  In tal senso gli indicatori ed i parametri definiti sono i seguenti:

  - *A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti*

    L'indicatore è riferito al repertorio di interventi e misure previsto in sede progettuale al fine di eliminare e/o ridurre gli impatti attesi e, conseguentemente, il parametro di verifica è rappresentato dalla presenza di progetti relativi a ciò rivolti.

  - *A4.2 Valorizzazione territoriale*

L'indicatore si riferisce a quel diversificato complesso di interventi aventi quale comune denominatore quello di incrementare i livelli di qualità ambientale preesistenti, a prescindere pertanto dalle necessità di mitigazione o dalla compensazione di eventuali effetti negativi determinati dagli interventi infrastrutturali previsti. A mero titolo esemplificativo, tali azioni possono essere ricondotte ad interventi rivolti all'incremento della dotazione vegetazionale o alla riqualificazione paesaggistica di porzioni territoriali che non necessariamente rientrano tra quelle direttamente interessate da detti interventi infrastrutturali.
Il parametro di verifica è rappresentato dalla presenza di tale tipologia di progetti.

Il complesso degli ambiti tematici di analisi e dei relativi indicatori e parametri che costituiscono la sezione della Matrice di Sostenibilità dedicata alla dimensione ambientale è così formato (cfr. Tabella 3-1).

Ambiti di analisi		*Indicatore*		*Parametri di verifica*
A1	Valutazione ambientale	A1.1	Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA
		A1.2	Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA
		A1.3	Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza
A2	Consumo di risorse biotiche e culturali	A2.1	Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore
		A2.2	Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze
		A2.3	Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze
A3	Consumo di risorse abiotiche	A3.1	Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie
A4	Produzione di valore aggiunto	A4.1	Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti
		A4.2	Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti

Tabella 3-1 Matrice di Sostenibilità – Dimensione Ambientale: Ambiti, indicatori e parametri

3.6.3 Indicatori per la Sostenibilità sociale

La finalità della sezione della Matrice di Sostenibilità dedicata alla dimensione sociale risiede nel documentare le prestazioni degli interventi che costituiscono le Azioni di Piano, nella

direzione della Sostenibilità sociale, ossia i termini nei quali questi possono concorrere a determinare un modello di sviluppo che sia sostenibile anche sotto il profilo sociale.
Secondo l'approccio metodologico assunto, l'individuazione degli ambiti di analisi e dei connessi indicatori e parametri di verifica è stata condotta sulla base del concetto di Sostenibilità sociale ed in ragione dei fattori di specificità dettati dalle tipologie di interventi e/o del loro contesto di localizzazione.
Sulla base dell'analisi dei documenti ufficiali prima richiamati e della letteratura di settore, la definizione di Sostenibilità sociale assunta alla base della Matrice si esplica nei seguenti requisiti:

- Equità di condizioni di benessere umano in termini di sicurezza, salute ed istruzione
- Equità di condizione di informazione e partecipazione ai processi decisionali

La considerazione della tipologia di interventi, ossia il loro appartenere alla categoria delle infrastrutture di mobilità e trasporto, ha condotto a specificare la condizione di equa distribuzione delle condizioni tra strati sociali, età, generi e tra le generazioni presenti e quelle future, insita nel concetto stesso di Sostenibilità sociale, ed a riferirla nelle condizioni di accessibilità.

Sulla base di dette considerazioni, la Sostenibilità sociale è stata identificata rispetto a tre ambiti di analisi, qui elencati e di seguito meglio precisati nei rispettivi significati:

- Condizioni accessibilità (B1)
- Consenso (B2)
- Benessere delle popolazioni (B3)

Nello specifico, per ciascuno dei suddetti ambiti tematici, sono stati definiti gli indicatori ed i parametri seguenti:

- **B1 Condizioni di accessibilità**
  L'ambito in questione individua nell'equa distribuzione delle condizioni di accessibilità un fattore di pari opportunità offerte alle collettività territoriali insediate nel contesto di Piano e, come tale, una componente della Sostenibilità sociale che gli interventi proposti sono chiamati a ricercare.
  Gli indicatori ed i parametri di verifica in tal senso definiti sono i seguenti:
  - *B1.1 Incremento dell'accessibilità territoriale*
    Il requisito dell'incremento dell'accessibilità territoriale offerto dall'intervento è stato identificato come risultato della sua appartenenza o diretta connessione alle reti primarie, individuate nelle reti viarie e ferroviarie di livello nazionale e sovranazionale. L'esistenza di tale condizione è stata pertanto identificata come parametro di verifica.
    Nella seguente prima applicazione della Matrice di Sostenibilità, il soddisfacimento di tale requisito è stimato sulla base dell'analisi dell'intervento, per come descritto nella parte "A" della Scheda di Piano con riferimento al tracciato di progetto. Lo sviluppo delle successive fasi di

progettazione ed il conseguente incremento delle informazioni consentiranno, in un'ottica di continuo aggiornamento del Piano e dei suoi strumenti, l'affinamento del parametro di verifica.

- *B1.2 Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico*

  L'indicatore discende dalla considerazione dei fattori di peculiarità propri del contesto di Piano e, segnatamente, dalla riconosciuta presenza al suo interno di rilevanti poli di attrazione/generazione di traffico, rappresentati dal sistema della portualità (porto di Civitavecchia e di Fiumicino) e dall'aeroporto di Roma Fiumicino.

  Il parametro di verifica di tale requisito è stato individuato nella capacità dell'intervento di collegare i poli di attrazione/generazione di traffico con le reti primarie, così come prima definite.

  Il riscontro della sussistenza della condizione individuata da tale parametro è stimata, in sede di sua prima applicazione, sulla base di quanto riportato nella parte "A" della Scheda di Piano, relativamente alle principali caratteristiche fisiche e funzionali dell'intervento; l'incremento del quadro delle informazioni di progetto consentirà, nelle successive fasi di monitoraggio del Piano, di riferire il parametro di verifica non solo all'esistenza di un collegamento fisico tra poli e reti primarie, quanto anche all'effettiva capacità offerta da detto collegamento.

- *B1.3 Incremento dell'accessibilità diffusa*

  L'indicatore è volto a documentare il valore aggiunto offerto dall'intervento in termini di accrescimento delle condizioni di accessibilità territoriale diffusa, ossia di quella non correlata ai poli primari di attrazione/generazione di traffico.

  Il parametro di verifica di tale requisito è rappresentato dalla capillarità delle connessioni operate dall'intervento, desunta, in prima applicazione, dalla descrizione contenuta nella parte "A" della Scheda di Piano; anche in questo caso resta ovviamente inteso che nelle successive fasi di monitoraggio del Piano, tale parametro di verifica potrà essere meglio sostanziato in conseguenza della maggiore definizione progettuale.

- *B1.4 Contributo alla soluzione della congestione*

  L'indicatore individua il requisito richiesto a ciascun intervento nel contributo da questo offerto alla soluzione degli attuali livelli di congestione del traffico.

  Il parametro di verifica individuato risiede pertanto nel miglioramento dei livelli di servizio, espressi secondo le forme proprie del modo di trasporto al quale appartiene l'intervento considerato.

  In sede di prima applicazione di tale indicatore, la stima della rispondenza dell'intervento al requisito richiesto è stata operata in via presuntiva; nelle successive fasi di svolgimento del monitoraggio Piano, lo sviluppo della progettazione, arrivando ad una più puntuale definizione dei livelli di servizio

offerti, consentirà di meglio definire il quadro informativo atto a sostanziare il parametro di verifica.

- **B2 Consenso**

  L'ambito in esame è riferito alla declinazione della Sostenibilità sociale in termini di equità di condizioni di informazione e partecipazione ai processi decisionali. In tale prospettiva sono state identificate tre tipologie di attori, individuate nei soggetti istituzionali, negli operatori di settore partecipanti ai Tavoli Tematici, nonché nei principali stakeholder così come nel seguito definiti.

  Gli indicatori ed i parametri di verifica in tal senso definiti sono i seguenti:

  - *B2.1 Consenso dei soggetti istituzionali*

    L'esistenza di un consenso dei soggetti istituzionali verso gli interventi proposti è stata identificata nell'inclusione di detti interventi negli strumenti pianificatori vigenti appartenenti sia alla pianificazione ordinaria che a quella del settore trasporti.

    A chiarimento di tale parametro di verifica, la cui assunzione è stata dettata da motivazioni di natura strettamente operativa[9], si precisa che se la presenza di detti interventi negli strumenti pianificatori costituisce una chiara espressione del consenso nei loro confronti espresso dai soggetti istituzionali, il suo opposto, ossia la loro mancata inclusione, non implica necessariamente una condizione di assenza di consenso.

    L'assenza di una corrispondenza biunivoca tra il binomio "inclusione dell'intervento negli altri Piani / presenza di condivisione istituzionale" e quello "assenza dell'intervento negli altri Piani / assenza di condivisione istituzionale", è l'esito delle finalità e delle modalità che contraddistinguono il presente Piano ed il suo processo di formazione. Come più volte illustrato, il comune denominatore degli interventi inclusi nel presente Piano risiede nel discendere dalla progettualità e/o dalle esigenze espresse dagli operatori di settore partecipanti al Gruppo di lavoro del Piano stesso; conseguentemente, la mancata inclusione di un determinato intervento negli altri strumenti pianificatori può essere originata da un complesso di fattori del tutto differenti dalla mancata condivisione istituzionale e che possono dipendere, a titolo esemplificativo, dall'insorgenza di nuove iniziative / esigenze a valle della redazione di detti Piani.

    Sotto il profilo operativo, ricordato che nella parte "A" della Scheda di Piano è riportato nel dettaglio il quadro di raffronto tra iniziativa e previsioni degli altri strumenti pianificatori ordinari e di settore, ai fini della Matrice di Sostenibilità si è assunto che il parametro di verifica fosse positivamente riscontrato nel caso in cui l'intervento proposto è previsto anche da uno solo degli strumenti di pianificazione assunti a riferimento. Sempre con riferimento agli aspetti

[9] A tale riguardo si ricorda che, tra i soggetti istituzionali, Regione Lazio ha preso attivamente parte ai lavori condotti in sede di Tavoli tecnici.

operativi, si ricorda che il quadro di detti strumenti è identificato e sopra descritto.

- *B2.2 Consenso degli altri operatori di settore*

  L'indicatore è finalizzato a documentare l'esito delle attività condotte nel corso del processo di formazione del Piano e segnatamente nell'ambito dei lavori svolti in sede di Tavoli Tematici; la sussistenza di tale requisito costituisce pertanto un fattore primario ed essenziale.

  In tal senso il parametro è stato identificato nell'avvenuta condivisione dell'intervento da parte degli altri operatori di settore partecipanti a detti tavoli.

- *B2.3 Coinvolgimento degli stakeholder*

  L'indicatore è rivolto a documentare l'attività svolta dagli operatori di settore nella direzione delle collettività locali, ai fini della loro inclusione all'interno del processo di elaborazione delle proposte progettuali incluse nel presente Piano.

  Come noto, i processi di partecipazione genericamente detti sono in realtà articolati in diversi livelli che prefigurano un diverso grado di inclusione degli attori all'interno degli iter decisionali. Sulla base delle diverse ipotesi che sono riportate nella letteratura di settore relativamente alla strutturazione dei processi partecipativi per gradi progressivi, ai fini della definizione del parametro di verifica si è fatto riferimento a quella che articola il percorso partecipativo in cinque differenti livelli, che a partire dal basso sono rappresentati da "informare", "consultare", "coinvolgere", "cooperare" e "capacitare"[10]. Nel caso in specie è stato assunto che il requisito del coinvolgimento delle collettività possa essere considerato soddisfatto nel caso di attivazione dei primi due livelli della scala, così definiti:

  - "Informare", nel senso di fornire informazioni ai cittadini affinché abbiano una migliore comprensione di una questione/decisione
  - "Consultare", nel significato di ottenere commenti ed informazioni dai cittadini, che il decisore usa o meno a propria discrezione

  In merito alla tipologia di soggetti oggetto dei due citati livelli di partecipazione, anche in questo caso la letteratura di settore offre diverse metodologie di loro classificazione tra le quali quella utilizzato nel caso specifico distingue gli stakeholder in ragione della capacità di influenza e del livello di interesse che essi sono in grado di esercitare; sulla base di tale criterio classificatorio sono definiti "stakeholder essenziali" quei portatori di interesse caratterizzati da un alto livello per influenza ed interesse.

  Ai fini dell'applicazione del parametro, si è assunto che l'attivazione dei processi partecipativi sia riferito, almeno, a tale tipologia di stakeholder.

[10] Elaborazione Rodolfo Lewanski da International Association of Pubblic Partecipation

Sulla base di tali scelte metodologiche, il parametro di verifica è stato identificato nell'avvenuta attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento che abbiano interessato gli stakeholder essenziali.

- **B3 Benessere delle popolazioni**

  L'ambito in questione correla il principio di equità, proprio della dimensione sociale della Sostenibilità, all'insieme di quei beni considerati fondamentali ed individuati in letteratura nelle condizioni di benessere umano, a sua volta inteso come sicurezza, salute ed istruzione.

  Assunto che nel caso in specie, in ragione della tipologia delle Azioni di Piano, il riferimento all'equità delle condizioni di accesso all'istruzione non rileva ai fini del perseguimento di un modello di sviluppo sostenibile, nella definizione degli indicatori l'attenzione è stata rivolta alla sicurezza ed alla salute.

  Gli indicatori ed i parametri di verifica in tal senso definiti sono i seguenti:

  - *B3.1 Miglioramento delle condizioni di sicurezza*

    Sempre in considerazione delle peculiarità del caso in specie, il miglioramento delle condizioni di sicurezza, che costituisce il requisito prospettato dall'indicatore in esame, è stato unicamente riferito agli aspetti legati alla mobilità e trasporti.

    In tale ottica, il parametro di verifica è stato individuato nella soluzione dei nodi critici.

    Sotto il profilo operativo, la rispondenza degli interventi proposti a tale requisito è stata condotta, in prima approssimazione, sulla base delle loro principali caratteristiche fisiche e funzionali, di cui alla parte "A" della Scheda di Piano, e sulla stima presuntiva della loro capacità di migliorare la funzionalità delle infrastrutture. Come nei precedenti casi, anche per quanto attiene l'indicatore in esame, le successive fasi di progettazione ed il conseguente sviluppo degli studi di settore consentiranno di poter analizzare le prestazioni offerte dagli interventi rispetto al parametro "soluzione di nodi critici" sulla base di dati ed informazioni di maggior dettaglio.

  - *B3.2 Riduzione delle emissioni atmosferiche*

    La riduzione delle emissioni atmosferiche costituisce il primo dei due indicatori finalizzati a documentare le prestazioni offerte dagli interventi inclusi nel presente Piano, relativamente alle condizioni di salute della popolazione.

    In armonia con il principio dell'equa distribuzione delle condizioni di benessere, che come più volte sottolineato informa il concetto di Sostenibilità sociale, il parametro di verifica è stato identificato nella redistribuzione delle emissioni atmosferiche inquinanti. In buona sostanza, l'assunzione di detto parametro equivale nell'individuare quale requisito richiesto agli interventi proposti, quello di realizzare / concorrere a realizzare un bilanciamento delle attuali condizioni di inquinamento atmosferico, in modo tale da evitare che si perpetuino situazioni di elevata concentrazione e, conseguentemente, che

sussistano delle condizioni di sperequazione tra la popolazione nella loro esposizione a detti inquinanti.

Sotto il profilo operativo, la capacità degli interventi di determinare tale redistribuzione delle emissioni inquinanti è stata stimata in via presuntiva sulla base della tipologia di opera in progetto e delle sue caratteristiche fisiche e funzionale, demandando alle successive fasi di monitoraggio di Piano la verifica di tale prima valutazione, da condursi sulla base delle risultanze degli studi modellistici previsionali.

- *B3.3 Riduzione delle emissioni acustiche*

  In analogia a quello precedente, il presente indicatore è rivolto a documentare la capacità degli interventi proposti nell'operare una riduzione delle emissioni acustiche, in termini di loro redistribuzione, ossia di perequazione delle condizioni di esposizione a dette emissioni, alle quali sono soggette le popolazioni locali.

  Conseguentemente, anche per tale indicatore il relativo parametro di verifica è stato individuato nella redistribuzione delle emissioni.

  In sede di prima applicazione dell'indicatore in questione, le stime sono state operate sulla base dell'analisi delle informazioni al momento disponibili; resta ovviamente inteso che tali prime valutazioni presuntive saranno integrate nelle successive fasi di monitoraggio, sulla scorta delle risultanze degli studi modellistici previsionali nel frattempo sviluppati da parte dei singoli operatori di settore.

A sintesi di quanto sin qui esposto si riporta nel seguito il quadro complessivo degli ambiti tematici di analisi e dei relativi indicatori e parametri che costituiscono la sezione della Matrice di Sostenibilità dedicata alla dimensione sociale è così formato (cfr. Tabella 3-2).

Ambiti di analisi		*Indicatore*		*Parametri di verifica*
B1	Condizioni di accessibilità	B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie
		B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie
		B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni
		B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete
B2	Consenso	B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti
		B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione

Ambiti di analisi		*Indicatore*		*Parametri di verifica*
		B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento
B3	Benessere delle popolazioni	B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici
		B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni
		B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni

Tabella 3-2 Matrice di Sostenibilità – Dimensione Sociale: Ambiti, indicatori e parametri

3.6.4 Indicatori per la Sostenibilità economica

In misura parzialmente differente dalle precedenti sezioni della Matrice di Sostenibilità, le quali erano pressoché interamente rivolte a documentare le prestazioni rese dagli interventi inclusi nel presente Piano rispetto ad una specifica dimensione della Sostenibilità, quella relativa alla Sostenibilità economica abbina a tale finalità quella di descrivere detti interventi sotto il profilo della maturità da loro progressivamente raggiunta.
In tal senso, le finalità e, con esse, i contenuti della presente sezione della Matrice sono distinguibili in due parti delle quali, la prima, dedicata alla descrizione dell'intervento proposto sotto il profilo della sua maturità, e, la seconda, a quella delle prestazioni da questo offerte rispetto alla dimensione economica della Sostenibilità.
Tale scelta metodologica ha condotto all'identificazione dei seguenti ambiti di analisi:

- Maturità dell'intervento (C1)
- Sviluppo dell'economia locale (C2)

Nello specifico, per ciascuno dei suddetti ambiti tematici, sono stati definiti gli indicatori ed i parametri seguenti:

- **C1 Maturità dell'intervento**
  L'ambito in questione riprende alcune delle informazioni già contenute nella parte "A" della Scheda di Piano, selezionando quelle che sono state ritenute più significative al fine di dare conto dell'evoluzione progettuale. Tale attività ha dato luogo alla definizione dei seguenti indicatori e relativi parametri di verifica:
  - *C1.1 Attribuzione delle competenze*
    Al fine di poter acquisire una ragionevole certezza in merito alla probabilità di effettiva concretizzazione di un'iniziativa infrastrutturale, l'esistenza di una chiara attribuzione delle competenze e dei relativi compiti costituisce un fattore dirimente. Muovendo da tale presupposto, l'indicatore in questione pone tale condizione come requisito essenziale ed in tal senso il relativo parametro di verifica è identificato nella avvenuta definizione del "soggetto attuatore". A tale riguardo si ricorda che con tale termine nella parte "A" della Scheda di Piano è stato identificato il soggetto che si assume l'onere di porre

in essere tutte le attività volte alla cantierizzazione dell'intervento, comprendenti pertanto quelle di progettazione a vari livelli e quelle relative alle diverse tipologie di approvazione (tecnica, ambientale, urbanistica).

- *C1.2 Definizione progettuale*
  L'indicatore in esame considera l'avanzamento all'interno dei livelli di progettazione come un altro importante fattore atto a testimoniare il grado di maturità raggiunto da un'iniziativa progettuale. In tale prospettiva, il parametro di verifica è stato identificato nell'avvenuta approvazione del progetto di livello esecutivo.
- *C1.3 Definizione economica*
  Un ulteriore requisito che si ritiene debba essere posseduto da un'iniziativa infrastrutturale per essere ritenuta matura, risiede nella sua puntuale definizione sotto il profilo economico. Conseguentemente, la presenza di una stima economica metrica è stata identificata come parametro di verifica.
- *C1.4 Definizione finanziaria*
  Un ultimo requisito che, in termini generali, testimonia il grado di maturità raggiunto da un'iniziativa infrastrutturale è costituito dalla sua finanziabilità. Il parametro di verifica è stato quindi individuato nell'avvenuta individuazione delle fonti di copertura finanziaria.
- *C1.5 Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati*
  A differenza di quelli precedenti, l'indicatore in esame discende da una peculiarità del caso in specie, rappresentata dall'eventuale esistenza di rapporti di dipendenza intercorrenti tra l'intervento considerato ed uno o più di quelli proposti dagli altri operatori di settore partecipanti al gruppo di lavoro del Piano. A tale riguardo si ricorda che nella parte "A" della Scheda di Piano e nello specifico all'interno del blocco informativo concernente la descrizione dell'Azione è prevista uno specifico riquadro dedicato alla documentazione degli altri interventi con i quali è in rapporto quello cui si riferisce la scheda stessa. Al fine di dare conto dell'esistenza di eventuali condizionamenti che il rapporto con altri interventi potrebbe determinare rispetto alla cantierabilità di quello esaminato, il parametro di verifica assunto è rappresentato dall'analogia del livello di progettazione raggiunto.

- **C2 Sviluppo dell'economia locale**
  Relativamente alla seconda parte della Matrice (Sostenibilità economica) e per quanto in particolare concerne gli ambiti di analisi ed i connessi indicatori e parametri di verifica, in armonia con l'approccio metodologico a tal fine assunto, la loro individuazione è stata condotta sulla base del concetto di Sostenibilità economica ed in considerazione dei fattori di peculiarità del caso in specie.
  Sulla base delle definizioni contenute nella letteratura di settore, la Sostenibilità economica può essere definita come la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici, che garantisca reddito e lavoro per il

sostentamento delle popolazioni e che sia l'esito di un uso razionale delle risorse e della valorizzazione delle specificità locali.
Tale definizione ha orientato la scelta degli indicatori con riferimento all'individuazione dei termini nei quali un'infrastruttura di trasporto e mobilità possa concorrere a creare le condizioni per un modello di sviluppo che sia sostenibile sotto il profilo economico.
In primo luogo, si è scelto di non considerare gli effetti economici derivanti dalla realizzazione degli interventi proposti, in quanto detti effetti, essendo per loro natura temporanei, non possono configurare quelle condizioni di crescita duratura richieste dalla definizione stessa di Sostenibilità economica.
In secondo luogo, partendo dalla centralità del ruolo attribuito alle risorse locali ed alla loro valorizzazione quale fattore fondante di un modello economico sostenibile, si è assunto che il contributo offerto da un'infrastruttura di mobilità alla loro valorizzazione risieda nella capacità di accrescerne i livelli di accessibilità, ponendolo in diretta connessione con le cosiddette "reti lunghe", ossia con le direttrici di livello europeo e/o nazionale.

Passando al caso in specie, l'analisi condotta nell'ambito della costruzione del quadro conoscitivo posto alla base del Piano (cfr. cap. 4), ha evidenziato la presenza di tre famiglie di attività e funzioni che, per differenti ragioni, rappresentano un fattore di peculiarità del territorio considerato; tali funzioni sono:

- Funzioni direzionali, termine con il quali si è inteso individuare i centri direzionali di rilievo nazionale, nonché anche quelli per le attività congressuali e fieristiche
- Funzioni del tempo libero metropolitano, rappresentate dalle strutture museali ed espositive, dalle aree archeologiche, dai parchi territoriali, dai parchi tematici e dai centri della grandi distribuzione
- Funzioni del ciclo delle merci, quali le aree logistiche e i centri del commercio all'ingrosso

Sulla base di tali considerazioni sono stati definiti i seguenti indicatori e relativi parametri di verifica:

- *C2.1 Accessibilità alle funzioni direzionali*

  Il presente indicatore è volto a documentare la capacità degli interventi proposti nell'accrescere i livelli di accessibilità alle attività e funzioni direzionali presenti sul territorio.

  Il parametro di verifica è stato individuato nell'esistenza di collegamenti offerti dagli interventi proposti con detta tipologia di aree.

  Sotto il profilo operativo, la verifica dell'esistenza di dette connessioni è stata operata ponendo a confronto le caratteristiche funzionali dell'intervento proposto, così come descritte nella sezione "A" della Scheda di Piano, con la distribuzione territoriale di tale famiglia di attività e funzioni, rappresentata

nell'elaborato cartografico "Carta dei poli attrattori" (cfr. Tav. T.08) allegata al presente Piano.

- *C2.2 Accessibilità alle funzione del tempo libero metropolitano*
  Il crescente processo di terziarizzazione delle economie avanzate e la conseguente diffusione di nuovi bisogni legati alla qualità della vita, rendono sempre più rilevante il ruolo che nell'economia di un determinato territorio rivestono le aree e strutture dedicate al soddisfacimento di detti bisogni.
  Il requisito richiesto alle infrastrutture proposte, in analogia a quello di cui al punto precedente, risiede nella loro capacità di ampliarne il bacino di utenza.
  Il parametro di verifica e le modalità operative attraverso le quali si è proceduto alla sua analisi sono pertanto analoghi a quanto già descritto per l'indicatore C2.25.
- *C2.3 Accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci*
  L'indicatore in questione riguarda le condizioni di accessibilità alle aree del ciclo delle merci offerte dalle infrastrutture incluse nel presente Piano, ossia alla loro capacità di estenderne il bacino di utenza, aprendolo verso le relazioni di livello nazionale e sovranazionale.
  Il parametro di verifica e le modalità operative mediante le quali si è proceduto risultano le stesse già descritte ai punti precedenti.

Il quadro complessivo degli ambiti tematici di analisi e dei relativi indicatori e parametri che costituiscono la sezione della Matrice di Sostenibilità dedicata alla dimensione economica è così formato (cfr. Tabella 3-3).

Ambiti di analisi		*Indicatore*		*Parametri di verifica*
C1	Maturità dell'intervento	C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore
		C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato
		C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica
		C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria
		C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione
C2	Sviluppo dell'economia locale	C2.1	Accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione
		C2.2	Accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione
		C2.3	Accessibilità alle funzioni del	Connessione

Ambiti di analisi		*Indicatore*		*Parametri di verifica*
			ciclo delle merci	dell'intervento alla funzione

Tabella 3-3 Matrice di Sostenibilità – Dimensione Economica: Ambiti, indicatori e parametri

3.7 Il processo di VAS

La centralità attribuita al tema dello Sviluppo sostenibile costituisce un motivo conduttore che, a partire dalla sua stessa denominazione, permea l'intero processo di formazione del Piano Integrato.
Tale affermazione trova riscontro in alcuni passaggi nodali che hanno segnato tale processo a partire dall'assunzione del paradigma dello Sviluppo sostenibile quale principio fondativo, operando con ciò nella direzione auspicata non solo dal dibattito disciplinare, quanto anche dal DPR 207/10 e dal nuovo Codice deli appalti che, nello specifico, all'articolo 30 dispone che «il principio di economicità può essere subordinato, nei limiti consentiti dalle norme vigenti e da presente codice, ai criteri, previsti dal bando, ispirati ad esigenze sociali, nonché alla tutela della salute, dell'ambiente, del patrimonio culturale ed alla promozione dello sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista energetico»[11].

Un ulteriore momento del processo di formazione del Piano all'interno del quale il paradigma dello Sviluppo sostenibile riveste un ruolo fondamentale è rappresentato dalla definizione dei criteri di definizione delle Azioni e di loro successivo monitoraggio. Come illustrato nel precedente paragrafo 3.6, il set di indicatori attraverso i quali detti criteri prendono forma sono direttamente desunti dalle tre dimensioni nelle quali, secondo letteratura, si articola il paradigma dello Sviluppo sostenibile.
La portata di tale scelta è misurabile in termini metodologici, in quanto di per se stessa testimonia del ruolo rivestito dall'attenzione verso i temi della sostenibilità all'interno del processo di formazione del Piano.

In coerenza con tale approccio, la redazione del Piano Integrato è stata accompagnata dalla contemporanea elaborazione del Rapporto preliminare ambientale, sulla cui base sarà attivata la fase di confronto con l'Autorità competente prevista dall'articolo 13 co. 1 del DLgs 152/2006 e smi.
Tale momento costituirà il primo e fondamentale passaggio del processo di VAS che, attraverso la successiva redazione del Rapporto ambientale, porterà all'approvazione definitiva del Piano.

3.8 L'efficacia del Piano

L'efficacia del Piano e delle scelte da questo operate trova fondamento nei requisiti e nella conseguente finalità assegnata al Piano Integrato che, come in più occasioni ricordato, è

[11] DLgs 50/2016 Art. 30 "Principi per l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni"

concepito come «strumento […] di riferimento e coordinamento per le diverse iniziative infrastrutturali»[12].
L'assunzione di tale scelta, operata a monte dell'attivazione del processo di formazione del Piano, ha rivestito un ruolo fondamentale nella definizione dell'intero processo di pianificazione, a partire dall'approccio e, di conseguenza, dell'efficacia del Piano stesso.
In buona sostanza, tale scelta ha delimitato il campo di interessi del Piano all'attività di coordinamento delle proposte e delle istanze rappresentate dagli operatori del settore della mobilità e dei trasporti attivi nel quadrante Nord occidentale dell'area romana. In stretta coerenza con quella di concepire il Piano Integrato come "Piano strategico", tale scelta ha spostato la missione di Piano dal ruolo regolativo dell'assetto infrastrutturale, proprio dell'attività pianificatoria dei soggetti istituzionalmente competenti, a quello di *governance* delle iniziative, delle proposte e delle esigenze rappresentate da quegli attori che, essendo direttamente operativi nel settore dei trasporti, rivestono una posizione centrale nella definizione di detto assetto.

In ragione di tali considerazioni ne consegue che le Azioni definite dal Piano Integrato non hanno alcuna efficacia prescrittiva nei confronti dell'insieme degli strumenti di pianificazione, ordinaria e di settore, previsti dalle rispettive normative, quanto solo quella di indirizzo nella attività di loro formazione, rappresentando come detto l'esito dell'attività di coordinamento della progettualità e delle istanze espresse da attori che, per essere direttamente coinvolti nella formazione e gestione della domanda di traffico, rivestono un ruolo primario.
In altri termini è possibile affermare che il Piano Integrato non è chiamato a surrogare i diversi livelli di governo nell'adempimento delle competenze pianificatorie ad essi attribuite, che restano pertanto inalterate, quanto invece ad orientarne le scelte alla luce dell'attività svolta.

Stante quanto chiarito in merito all'efficacia del Piano Integrato ne consegue che il Piano non si configura variante agli strumenti territoriali ed urbanistici, e che il quadro degli interventi da questo individuato non ha alcuna valenza approvativa sotto il profilo programmatico.

[12] Il concepimento del Piano Integrato in termini di strumento di riferimento e coordinamento è stata difatti operata dalla nota prot. 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, con la quale la Direzione Generale è stata incaricata del compito di coordinare le attività finalizzate alla predisposizione del Piano.

4 IL QUADRO CONOSCITIVO

4.1 Inquadramento territoriale e strategico

L'area del Quadrante Nord Ovest rappresenta la cerniera della mobilità tra sud e nord del Paese.

Esso è approssimativamente delimitato dal percorso della SS 675 Civitavecchia - Orte a Nord, dal GRA ad Est, dalla Strada Regionale Pontina e dalla zona dei castelli romani a Sud e dalla linea di costa ad Ovest (cfr. T01 Carta dell'Inquadramento territoriale).

Il Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana assume quindi un ruolo strategico non solo di livello locale ma anche di livello internazionale, in quanto è attraversata dal Corridoio 1 dei collegamenti previsti dal programma delle Reti Infrastrutturali europee TEN e sulla quale insistono poli attrattori e catalizzatori quali l'Aeroporto Intercontinentale Leonardo da Vinci e il futuro Porto commerciale di Fiumicino, entrambi in grado di movimentare milioni di persone l'anno.

La ritrovata posizione dell'area del Mediterraneo come snodo fondamentale dei flussi tra Europa e Estremo Oriente e "Porta d'accesso" del Sud verso l'Atlantico, ritaglia per l'area romana un ruolo strategico in virtù della sua centralità geografica che le consente di elevarsi a "Porta del Mediterraneo" e "Ponte di collegamento" tra l'Est e l'Ovest dell'Europa. La possibilità di sfruttare a pieno questa "rendita di posizione" è strettamente connessa alla opportunità per la città di Roma di rafforzare ulteriormente la sua integrazione all'interno della rete infrastrutturale europea, e precisamente con il Corridoio transeuropeo I "Berlino-Palermo" e le Autostrade del mare, di cui i porti di Civitavecchia e Fiumicino costituiscono due approdi.

Questa necessità non rappresenta solo un'esigenza dell'area metropolitana di Roma, ma alla luce del ruolo che ricopre anche come snodo strategico dei flussi di traffico nazionali, è una condizione essenziale affinché tutto il sistema Paese sia integrato nel più ampio contesto euro-mediterraneo.

4.2 Lo stato infrastrutturale

4.2.1 Sistema stradale

Rete primaria

Oltre all'autostrada A90 Grande Raccordo Anulare, la rete primaria è composta dalle seguenti tratte:

- A91 Roma – Fiumicino
- A12 Roma – Civitavecchia
- SS1 Aurelia

La A91 Roma-Fiumicino, lunga circa 18,5 km, gestita da ANAS, originariamente sorta per collegare la città di Roma all'aeroporto, è un'autostrada libera da pedaggio, oggi a supporto del sistema insediativo strutturatosi lungo tale direttrice ed avente il suo terminale in

prossimità dell'Aeroporto Leonardo da Vinci. Essa è costituita da un'infrastruttura a doppia carreggiata con 3 corsie per senso di marcia con intersezioni a livelli sfalsati, nonché, per il tratto approssimativamente compreso tra il GRA (uscita 30) e l'allaccio con la A12, da due complanari a doppia corsia. Il tratto interno al GRA è a due corsie per senso di marcia così come gli ultimi 2,5 km in carreggiata sud in uscita dall'Aeroporto.
L'autostrada A12 Roma – Civitavecchia, lunga circa 65,4 km, gestita a pedaggio da Autostrade per l'Italia SpA, rappresenta come noto, il tratto laziale del corridoio autostradale tirrenico ed è costituita da una infrastruttura a carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia con intersezioni a livelli sfalsati.
La SS1 Aurelia, nel tratto di circa 17 km ricadente all'interno dell'ambito di riferimento e segnatamente tra il GRA (uscita 1) e l'abitato di Torrimpietra, è costituita da un'infrastruttura a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia.

Rete principale

La dotazione infrastrutturale relativa alla rete principale è formata da tre assi ad andamento radiale, rappresentati da:

- SP8 Via del Mare
- Via Cristoforo Colombo
- SR148 Pontina

Inoltre è presente un'infrastruttura di tipo tangenziale, costituita dalla SR296 Via della Scafa (già Via dell'Aeroporto di Fiumicino).
Nello specifico, la Via del Mare, unitamente alla parallela Via Ostiense, oltre a rappresentare la direttrice di collegamento tra il GRA (uscita 28) e l'abitato di Ostia, costituiscono l'asse di strutturazione del sistema insediativo a prevalente destinazione residenziale dato da Vitinia, Acilia, Dragona, Dragoncello, Ostia Antica. Le due infrastrutture, che come detto corrono parallele, sono entrambe ad unica carreggiata ed unica corsia per senso di marcia.
La Via Cristoforo Colombo, anch'essa di collegamento tra il GRA (uscita 27) e l'abitato di Ostia/sistema turistico costiero, assolve alla duplice funzione di asse di connessione tra quadranti urbani e di strutturazione del sistema insediativo, in questo caso costituito dai nuclei di Axa, Casal Palocco, Infernetto. Dal punto di vista delle caratteristiche della sezione stradale è costituita da due carreggiate separate a 3 corsie per senso di marcia e, per la maggior parte del tratto in esame, da due complanari a due corsie per senso di marcia. Le intersezioni sono a raso e regolate da impianti semaforici.
La Sr148 Pontina, che si collega al GRA (uscita 26) e prosegue verso Sud in direzione di Latina, presenta doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia ed intersezioni a livelli sfalsati. Dal punto di vista della funzione territoriale, l'infrastruttura assolve alla duplice funzione di direttrice di collegamento con la pianura Pontina e di adduzione dei nuclei abitati di Spinaceto e Tor de Cenci.
La SR296, che come detto rappresenta l'unica direttrice tangenziale appartenente alla rete principale, assolve alla funzione di collegamento tra i il sistema costiero settentrionale (sub-ambito Fiumicino) e quello meridionale (sub-ambito Ostia-Acilia), nonché di strutturazione

dell'abitato di Isola Sacra la cui rete viaria secondaria gravita unicamente su detta arteria. Relativamente alle caratteristiche della sezione stradale, questa risulta a due carreggiate separate, due corsie per senso di marcia ed intersezioni a livelli sfalsati, nel tratto compreso tra l'aeroporto e l'intersezione con Via della Scafa; il tratto restante, dimensionalmente più esteso e comprendente l'attraversamento del Tevere, presenta al contrario careggiata unica, una sola corsia per senso di marcia ed intersezioni a raso semaforizzate.

Rete secondaria

La rete di livello secondario è composta,

- per quanto concerne le radiali, da:
  - SP1a Portuense,
- mentre per le tangenziali è formata da
  - SP601 Ostia - Anzio,
  - Via di Malagrotta - Via di Ponte Galeria, Via della Muratella,
  - Via di Coccia di Morto - Via di Porto.

Per tutte le strade in questione la sezione stradale è ad unica carreggiata, con intersezioni a raso.

La SP1a Via Portuense connette il GRA con l'abitato di Fiumicino e serve le nuove funzioni abitative e terziarie insediate nel corso degli ultimi anni.

La SP601 Ostia Anzio collega Ostia e, oltrepassata la riserva di Castel Porziano, con il sistema turistico della costa meridionale (Torvaianica ed Ardea).

Le direttrici costituite da Via di Malagrotta-Via di Ponte Galeria, Via della Muratella, e Via di Coccia di Morto-Via di Porto nel loro insieme costituiscono una sorta di sistema anulare che, partendo dalla più interna (Via di Malagrotta-Via di Ponte Galeria) sino alla più esterna (Via di Coccia di Morto-Via di Porto), innervano il sub-ambito di Fiumicino.

Nello specifico, la prima collega la SS1 con la SP1a, configurandosi come una sorta di semianello esterno al GRA; la seconda, si stacca dalla SP1a all'altezza della confluenza con Via di Ponte Galeria e prosegue parallelamente al tracciato della A12 sino a ricongiungersi, all'altezza dell'abitato di Torrimpietra, con la SS1 Aurelia; infine, la terza, parte dall'abitato di Fiumicino per poi, lambito il perimetro aeroportuale, arrivare a quelli di Fregene e di Maccarese.

4.2.2 Sistema di trasporto su ferro

Il Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana è interessato dalle seguenti linee ferroviarie gestite da RFI (cfr. T02 Carta delle infrastrutture esistenti e dei servizi su ferro):

- Roma - Fiumicino (FL1),
- Roma - Civitavecchia (FL5).

A queste si aggiunge la linea Roma - Ostia gestita da Atac.

Su tali linee sono erogati i seguenti servizi di carattere metropolitano:

- La ferrovia regionale FL1 che collega Orte alla stazione di Fiumicino Aeroporto e si sviluppa per 110 km

Il servizio al 2015 nella tratta Fara Sabina-Fiumicino è cadenzato con un treno ogni 15 minuti

- La ferrovia regionale FL5 che collega per 80 km Civitavecchia a Roma percorrendo la linea ferroviaria Tirrenica
  Il servizio al 2015 è cadenzato con due treni all'ora. Oltre a queste corse che effettuano un servizio diffuso, sono programmati altri treni che non effettuano tutte le fermate intermedie e collegano Roma con Grosseto e Pisa (treni Regionali e Regionali Veloci).
- Il Leonardo Express è un servizio ferroviario che collega la stazione di Roma Termini e l'aeroporto di Roma-Fiumicino, senza fermate intermedie, con un tempo di percorrenza di 32 minuti per 31 chilometri di percorso, quindi con una velocità media di circa 60 km/h.

  Le partenze (con le stesse modalità sia nei giorni lavorativi sia nei festivi) sono cadenzate ogni 30 minuti e ogni 15 minuti nelle fasce orarie con maggior afflusso di traffico; esse avvengono normalmente dai binari 23 e 24 della Stazione Termini.
- La ferrovia Roma-Lido affidata ad ATAC è una linea ferroviaria urbana che collega la stazione di Roma Porta San Paolo al limite sud del quartiere costiero Lido di Ostia. La linea è lunga 28,359 km con 13 fermate (che diverranno 14 nel 2017). Ogni giorno trasporta mediamente 90 000 passeggeri. La cadenza nelle ore di punta è di 10 minuti.

4.2.3 Sistema aeroportuale

La tendenza del trasporto aereo a livello internazionale ha evidenziato una crescita che negli anni è avvenuta a ritmo costante.
La World Tourism Organization in uno dei suoi rapporti annuncia che gli attuali 900 milioni di passeggeri arriveranno tra 12 anni a più di 1,6 miliardi di viaggiatori l'anno per il solo turismo, a cui andranno sommati i viaggiatori d'affari, il turismo del business, anch'esso in aumento esponenziale soprattutto verso l'Asia e il Medio Oriente.
Di tali volumi, più di 400 milioni saranno i viaggiatori su lunghe distanze, cioè persone destinate a passare molte ore nei grandi scali per voli intercontinentali.
In questo contesto internazionale, l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino dovrà poter raccogliere la sfida globale del trasporto aereo internazionale e a soddisfare una previsione di sviluppo del suo traffico.
Perciò, Aeroporti di Roma, unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ENAC, ha predisposto un ambizioso Piano di Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, sia a breve che a medio e lungo termine, in grado di garantire negli anni un'adeguata offerta alla crescente domanda le cui previsioni prospettano una crescita costante che passi dali attuali 38 milioni a circa 50 nel 2020 per arrivare a 100 nel 2040.

Per far fronte alla crescente domanda di traffico il sistema aeroportuale gestito dalla società ADR spa ed in particolare per l'aeroporto di Fiumicino sono in atto ed in modo continuativo

sviluppi progettuali e conseguenti realizzazioni che mirano già da tempo al completamento dello sviluppo di Fiumicino nell'area definita nel Piano di Sviluppo Approvato nel 1995.

Tale input è conflutio nel "Progetto di completamento di Fiumicino sud" che consente di perseguire l'obiettivo primario che ADR spa vuol perseguire con la realizzazione di tali infrastrutture che è l'innalzamento del livello di servizio reso all'utente. Pertanto è stato ipotizzato e viene perseguito un riequilibrio del rapporto domanda - offerta in tutte le componenti infrastrutturali del sistema aeroportuale.

Inoltre vi è un ben più ampio quadro pianificatorio delineato nel Piano di Sistema in cui sono descritti gli investimenti da realizzare nell'arco temporale 2011-2044, fino alla scadenza della concessione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale.

L'evoluzione degli scali è prevista coerentemente agli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti espressi nella Direttiva "Atto di indirizzo all'ENAC concernente l'individuazione delle proprietà in ordine al disegno funzionale e allo sviluppo infrastrutturale della rete aeroportuale del Lazio" del 04/06/2010 che poi ha portato al Contratto di Programma conenuto all'interno dell'Atto unico approvato con DPCM 21 Dicembre 2012, come più oltre dettagliato.

Le principali aree di intervento del Piano di Sistema risultano essere:

- Il completamento dello sviluppo di Fiumicino Sud;
- Lo sviluppo strategico a Fiumicino Nord.

4.2.4 Sistema portuale

La portualità svolge una funzione strategica per lo sviluppo economico del nostro Paese ricoprendo un ruolo essenziale nel sistema logistico nazionale e partecipando in maniera rilevante allo sviluppo economico del nostro Paese, grazie al contributo delle attività direttamente e indirettamente collegate ai porti e alla capacità degli scali di attrarre quote rilevanti di traffico.

Come emerso nell'ultima assemblea di Assoporti, nel mare viaggiano 4,5 trilioni di dollari, equivalenti a oltre 8,4 miliardi di tonnellate di merci, che rappresentano più dell'80% dell'interscambio mondiale.

Il sistema portuale italiano si articola in 24 porti sede di Autorità Portuale e numerosi scali commerciali di piccole dimensioni. Nonostante la presenza di un numero elevato di porti, si assiste a una forte concentrazione del mercato, con i primi 5 scali che da soli gestiscono più del 40% del traffico complessivo.

La Commissione europea, con il regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti n 1315 del 2013, ha individuato 319 porti marittimi europei, come fondamentali per un funzionamento efficace del mercato interno e dell'economia europea, 83 dei quali sono riconosciuti come porti della rete centrale. La rete centrale è quella dove dovranno convergere preliminarmente gli investimenti per lo sviluppo dei trasporti marittimi in Europa.

I fenomeni più evidenti nell'ultimo periodo sono tra loro fortemente legati:

- L'aumento del peso dei traffici merci tra Europa e Asia

Negli ultimi anni la tratta Europa - Asia ha superato in termini di merci trasportate quella Europa - USA che storicamente ha sempre avuto un peso primario. A partire dal 2009 la Cina è diventata il Paese con la maggior quota del commercio a livello mondiale.

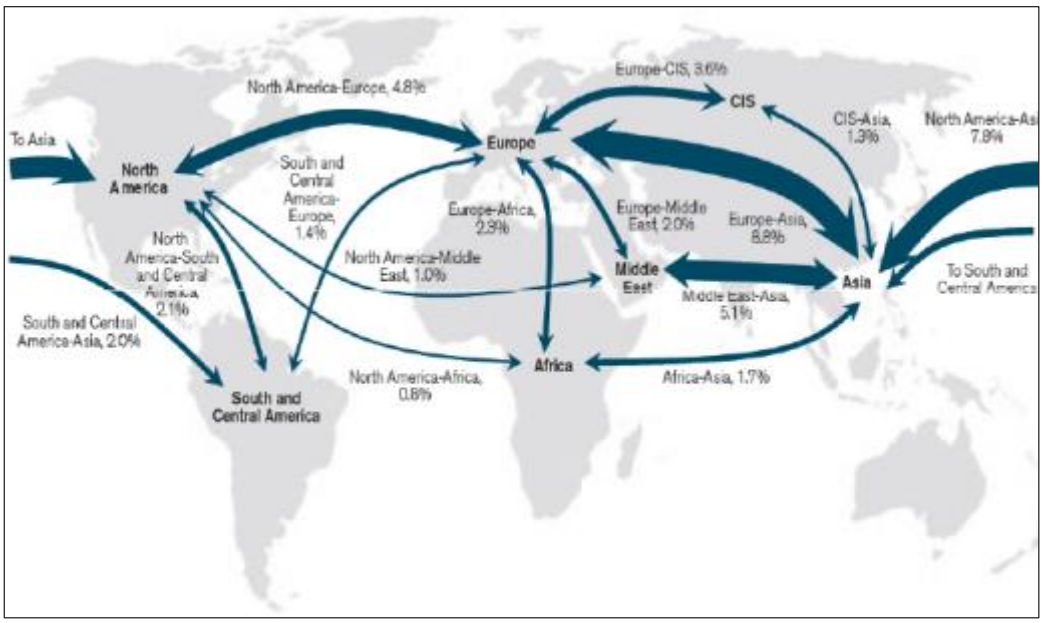


Figura 4-1 Quota di scambi commerciali tra regioni geografiche fonte: WTO Secretariat estimates

- Crescita della dimensione delle navi sia passeggeri che merci
  Tra i vari fenomeni che stanno investendo il settore marittimo di particolare importanza è quello del gigantismo. Attraverso la messa in esercizio di navi di dimensioni sempre maggiori le società armatoriali ottengono economie di scala, riducendo i costi unitari e ampliando la catena del valore.
  Le navi costruite negli ultimi quattro anni sono in media sei volte più grandi di quelle costruite vent'anni prima.

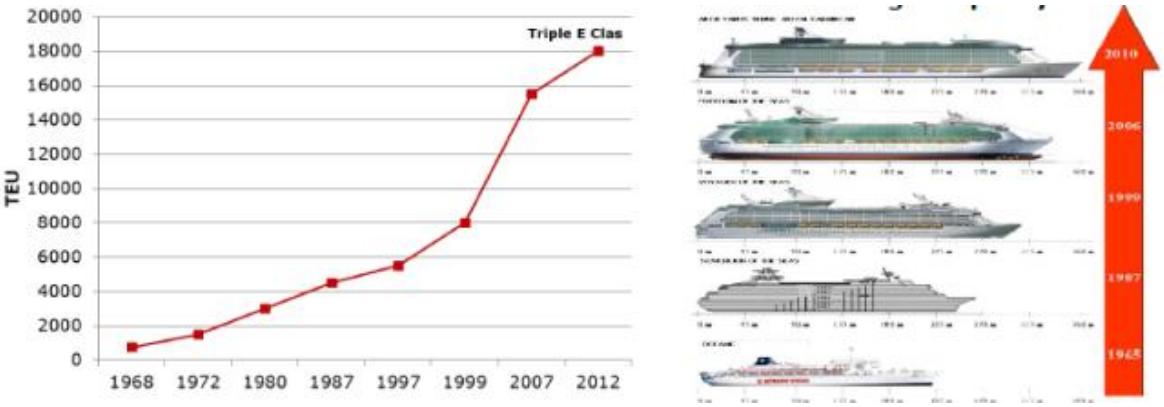


Figura 4-2 Evoluzione nel tempo della dimensione delle navi

Queste dinamiche investono tutti i comparti, dal trasporto di container, a quello Ro-Ro, alle crociere.

Un fenomeno che richiede continuo adeguamento degli standard tecnici delle infrastrutture portuali.

- Rafforzamento delle strutture portuali nel Sud –Est del Mediterraneo
  La crescita di importanti porti nel Mediterraneo, in Africa e in Turchia, attraverso fondi nazionali o progettualità logistiche che hanno attirato investimenti, ha creato strutture di riferimento per le shipping company a livello globale.
- La crescita della navigazione a breve raggio e traffici marittimi intra-mediterranei
  La crescita di hub di riferimento dal quale attraverso il trashipment è possibile far partire servizi di breve raggio verso porti minori e la citata crescita di porti lungo il Mediterraneo su tutti la Turchia e il Marocco sta creando nello stesso una fitta rete di connessione a breve raggio le cui potenzialità non appaiono ancora del tutto sfruttate e su cui la portualità del Lazio può giocare un ruolo molto importante.

Tali fenomeni incidono in diversa misura sui vari settori nei quali si differenzia l'attività marittima.
Tra questi particolare importanza assumono:

- i container,
- il traffico Ro-ro e le autostrade del mare,
- il traffico croceristico,
- le rinfuse liquide.

L'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nasce dall'accorpamento dalle tre principali portualità commerciali della Regione in un unico ente a cui viene attribuito il nome istituzionale "Porti di Roma". Giuridicamente il network nasce con l'ampliamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia del 2002 (effettivo dal 2003), a seguito del quale i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta rientrano tutti sotto la giurisdizione della medesima autorità portuale. Una tale riforma, esempio unico in Italia, è stata pensata con la finalità di creare un network portuale che possa servire tutta la regione Lazio, razionalizzando le risorse al fine di creare una cosiddetta "piastra logistica regionale".
I porti laziali costituiscono di fatto e di diritto un vero e proprio network, ma soltanto Civitavecchia che oggi si colloca per il traffico merci in posizione modesta nella classifica dei porti italiani, può acquisire in tale ambito rilevanza significativa, così come si verifica per il trasporto crocieristico e passeggeri. Fiumicino svolge un'importante funzione locale al servizio delle rinfuse liquide, ma non presenta le condizioni per ospitare strutture in grado di servire altre significative attività di trasporto merci via mare. Gaeta, per le peculiari caratteristiche sue e del suo hinterland, può solamente svolgere una ulteriore funzione positiva a favore dei locali mercati .
Civitavecchia e Fiumicino, pur facendo parte della rete globale individuata nell'ambito del Programma Ten-t secondo quanto riportato dal regolamento UE 1315 del 2013 non fa parte della rete Core, la rete centrale che rappresenta i nodi e i collegamenti più importanti per l'assetto dei trasporti d'Unione Europea.

	Rinfuse liquide	*Rinfuse solide*	*Contenitori*	*Ro- ro*	*Altre merci*	*Totale merci*	*Toale merci e rinfuse*	*TEU*	*Passegeri*
Civitavecchia	1.006,24	5.917,09	418,192	4.111,59	27,339	4.557,12	11.480,45	50.965	4.039.608
Fiumicino	4.482,00	-	-	-	-	-	4.482,00	-	-
Gaeta	1.726,07	554,157	-	-	69,926	69,926	2.350,15	-	966

Tabella 4-1 Traffici marittimi dei porti nel Lazio

I traffici marittimi internazionali sono in aumento, ma nodi e connessioni non adeguate e inefficienze impediscono di servire questi traffici, causando ingenti perdite di quote di mercato: ogni anno la portualità italiana e quella del Lazio in particolare cede una mole ingente del proprio traffico ai principali porti del Northern Range.

Anche a livello nazionale si può evidenziare come buona parte delle merci che partono o arrivano nel Lazio via mare transitano nei porti di Livorno e di Napoli e recentemente Ancona.

Diverse e complesse sono le motivazioni che spingono diverse aziende operanti sul territorio a scegliere come scalo per i propri traffici marittimi realtà portuali differenti da quella di Civitavecchia, pur con un significativo aggravio dei costi. Tra queste si può rimarcare che se da un lato le opportunità che offre il porto non sono adeguatamente conosciute dall'altro le operazione di carico e scarico delle merci sono spesso condizionate da diversi impedimenti che non danno all'operatore la certezza dei tempi. Tali impedimenti, talvolta legati a problematiche doganali come avviene in altre realtà portuali italiane, provocano aggravio di costi e di tempi di permanenza delle merci nel porto non compatibili con le esigenze delle imprese.

Figura 4-3

Nonostante la favorevole posizione di Civitavecchia nel Mediterraneo, il porto non ha beneficiato dello sviluppo del traffico container e neppure pienamente dello sviluppo delle

"Autostrade del Mare" che non necessitano particolari investimenti in strutture operative ed organizzative. In questo scenario, di per sé non favorevole si sono, inoltre, manifestati gli effetti della crisi che hanno ulteriormente penalizzato il mercato.
D'altro canto le prospettive di sviluppo nel settore del traffico merci appaiono concrete per diversi fattori:

- Bacino potenziale

  Il bacino di consumo del porto di Civitavecchia può fare riferimento ad una popolazione di oltre 7 milioni di residenti nella Regione e nelle Province di Grosseto e Terni.

- Evoluzione del traffico marittimo

  Nel traffico marittimo commerciale si affermano oggi nuovi modelli di distribuzione delle merci basati sul "transhipment" cioè il trasferimento dei contenitori dalle grandi navi oceaniche portacontainer (navi madri) su unità di dimensioni minori, senza contare lo sviluppo delle autostrade del mare con traghetti che presentano modalità di carico del gommato veloci ed efficienti.
  Questo evoluzione del traffico marittimo insieme ad una sempre maggiore competitività dei porti mediterranei come hub specializzati nella grande movimentazione container, apre per Civitavecchia nuove opportunità che il programmato terminal container potrà intercettare, ponendosi quale riferimento per uno dei più importanti distretti economico e produttivi dell'Unione Europea.
  Inoltre la prevista l'introduzione di nuove gigantesche navi da immettere nelle linee principali libererà verso traffici secondari navi, comunque relativamente giovani, da poter inserire nelle linee secondarie. In tal senso Civitavecchia con i suoi fondali relativamente profondi potrà giocare un ruolo importante.

- Piano Regolatore Portuale approvato

  Il piano di interventi, predisposto dalla Autorità Portuale, a seguito della approvazione del Piano Regolatore Portuale prevede diverse opere funzionali alla crescita e allo sviluppo delle potenzialità nel settore del trasporto merci del porto.

A differenza di altre realtà portuali, inoltre Civitavecchia presenta potenzialità di sviluppo retroportuali funzionali anche per attività di logistica, complementari e a forte valore aggiunto per le imprese.
In questa direzione l'attivazione della zona franca potrà fungere da volano fondamentale per lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali.

4.3 Le condizioni territoriali

4.3.1 Il sistema ambientale e delle emergenze culturali

Il sistema ambientale del territorio preso in considerazione si caratterizza a nord dai monti della Tolfa e Ceriti venendo a formare un insieme spaziale caratterizzato dalle prevalenti esistenze montuose e collinari, nonchè di beni naturalistici e storico - insediativi, che

determinano una configurazione ambientale di particolare pregio, costituendo il più evidente complesso naturalistico dell'intera costa laziale.
La parte centrale è caratterizzata dalla presenza del fiume Tevere e più sud da un insieme di aree verdi di pregio che costituiscono il polmone dell'area metropolitana.
A sud l'ambito si caratterizza per la presenza dell'agro romano sul quale emergono i rilievi dei dei castelli romani, i cui pendii digradano verso l'area urbana di Roma.
La forte valenza naturalistica è stata riconosciuta dalle Istituzioni che hanno individuato numerose aree protette, elencate nella Tabella 4-2 che segue e rappresentate nella Carta delle aree naturali protette (T03) allegata alla presente Relazione.

Area protetta	*Codice*	*Denominazione*
Riserva Naturale Statale	EUAP0086	Litorale Romano
Riserva Naturale Regionale	EUAP0274	Monterano
	EUAP0268	Macchiatonda
	EUAP1050	Monte mario
	EUAP1051	Tenuta di Acquafredda
	EUAP1049	Tenuta dei Massimi
	EUAP1047	Laurentino-Acqua Acetosa
	EUAP1043	Valle dei Casali
Parco Urbano	EUAP0444	Pineto
Parco Suburbano Regionale	EUAP0442	Valle del Treja
Monumento Naturale	EUAP1083	Galeria Antica
	EUAP1071	Palude di Torre Flavia
	EUAP1081	Quarto degli ebrei - Tenuta di Mazzalupetto

Tabella 4-2 Aree naturali protette comprese nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana

Vi sono inoltre numerosi Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) appartenenti alla Rete Natura2000, individuati a seguito della Direttiva dell'UE 43 del 21 maggio 1992, che sono riportati in Tabella 4-3 (cfr. T03 Carta delle aree naturali protette).

Area protetta	*Codice*	*Denominazione*
SIC	IT6010032	Fosso Cerreto
	IT6010033	Mola di Oriolo
	IT6010034	Faggete di Monte Raschio e Oriolo
	IT6010035	Fiume Mignone (basso corso)
	IT6020019	Monte degli Elci e Monte Grottone
	IT6030001	Fiume Mignone (medio corso)
	IT6030003	Boschi mesofili di Allumiere
	IT6030004	Valle di Rio Fiume

Area protetta	*Codice*	*Denominazione*
	IT6030006	Monte Tosto
	IT6030007	Monte Paparano
	IT6030008	Macchia di Manziana
	IT6030009	Caldara di Manziana
	IT6030010	Lago di Bracciano
	IT6030011	Valle del Cremera - Zona del Sorbo
	IT6030012	Riserva naturale Tevere Farfa
	IT6030014	Monte Soratte
	IT6030015	Macchia di S. Angelo Romano
	IT6030016	Antica Lavinium - Pratica di Mare
	IT6030017	Maschio dell'Artemisio
	IT6030018	Cerquone - Doganella
	IT6030019	Macchiatonda
	IT6030021	Sughereta del Sasso
	IT6030022	Bosco di Palo Laziale
	IT6030023	Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto
	IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria
	IT6030027	Castel Porziano (fascia costiera)
	IT6030028	Castel Porziano (querceti igrofili)
	IT6030030	Monte Gennaro (versante sud ovest)
	IT6030031	Monte Pellecchia
	IT6030032	Torrente Licenza ed affluenti
	IT6030033	Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)
	IT6030034	Valle delle Cannuccete
	IT6030035	Monte Guadagnolo
	IT6030036	Grotta dell'Arco - Bellegra
	IT6030037	Monti Ruffi (versante sud ovest)
	IT6030038	Lago di Albano
	IT6030039	Albano (Località Miralago)
	IT6030040	Monte Autore e Monti Simbruini centrali
	IT6030041	Monte Semprevisa e Pian della Faggeta
	IT6030042	Alta Valle del Torrente Rio
	IT6030044	Macchia della Spadellata e Fosso S. Anastasio
	IT6030045	Lido dei Gigli
	IT6030046	Tor Caldara (zona solfatare e fossi)
	IT6030047	Bosco di Foglino

Area protetta	*Codice*	*Denominazione*
	IT6030048	Litorale di Torre Astura
	IT6030049	Zone umide a ovest del Fiume Astura
	IT6030050	Grotta dell'Inferniglio
	IT6030051	Basso corso del Rio Fiumicino
	IT6030052	Villa Borghese e Villa Pamphili
	IT6030053	Sughereta di Castel di Decima
	IT6050001	Versante meridionale del Monte Scalambra
	IT6050005	Alta Valle del Fiume Aniene
	IT6050007	Monte Tarino e Tarinello (area sommitale)
	IT7110088	Bosco di Oricola
	IT7110207	Monti Simbruini
	IT6030024	Isola Sacra
ZPS	IT6010032	Fosso Cerreto
	IT6020019	Monte degli Elci e Monte Grottone
	IT6030012	Riserva naturale Tevere Farfa
	IT6030019	Macchiatonda
	IT6030038	Lago di Albano
	IT7110207	Monti Simbruini
	IT6030020	Torre Flavia
	IT6030026	Lago di Traiano
	IT6030029	Monti Lucretili
	IT6030084	Castel Porziano (Tenuta presidenziale)
	IT6030085	Comprensorio Bracciano-Martignano
	IT6030005	Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate
	IT6050008	Monti Simbruini ed Ernici
	IT6030043	Monti Lepini

Tabella 4-3 La Rete Natura2000 compresa nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana

Per quanto concerne gli aspetti storico-culturali e paesaggistici, l'ambito del Quadrante Nord Ovest, per la rilevanza dei monumenti di ogni epoca e del paesaggio che lo ha costruito nel corso dei secoli, è costituito oggi da un prezioso e complesso patrimonio della nostra storia.
I Siti UNESCO e i principali complessi archeologici compresi nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana sono elencati nelle tabelle a seguire e rappresentati nella Carta dei beni storico-culturali e paesaggistici (T04) allegata alla presente relazione.

Codice	*Denominazione*
IT1025	Tivoli-Villa d'Este

Codice	*Denominazione*
IT1158	Le Necropoli Etrusche di Cerveteri e Tarquinia
IT907	Tivoli - Villa Adriana
IT/VA91bis	Centro storico di Roma, le proprietà extraterritoriali della Santa Sede nella città e San Paolo fuori le Mura

Tabella 4-4 I Siti UNESCO compresi nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana

Categoria	*Tipologia*	*Elemento*
Siti di grande relazione territoriale	Terme	Terme di Traiano
		Terme di Caracalla
		Terme di Diocleziano
		Terme Taurine
	Fori	Fori
		Santuario della Fortuna Primigenia
	Insediamenti storici antichi di importanza territoriale	Città di Vejo
		Via Appia
		Ostia Scavi
	Ville e residenze antiche di importanza territoriale	Domus Aurea
		Lucus Feroniae
		Villa D'Orazio
		Villa Adriana
		Tuscolo abitato
		Piano della Civita
		Villa Imperiale
		Torre Astura
		Portus
		Villa dei Volusii Saturnini
		Villa di Traiano
	Necropoli e catacombe di importanza territoriale	Necropoli del Sorbo
		Necropoli del Porto di Roma
		Necropoli Bandidaccia
		Necropoli Monte Abatone
		Sepolcro Plautii
		Tombe Latine
Aree archeologiche di interesse locale	Insediamenti storici antichi	Pyrgi
		Monterano
		Preneste

Categoria	*Tipologia*	*Elemento*
		Le Cesarelle
		La Tolfaccia
		Ardea
		Lavinium

Tabella 4-5 Le aree archeologiche comprese nel Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana

4.3.2 Il sistema economico

Il Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana registra un notevole e diversificato sviluppo di attività industriali (di particolare rilievo a Pomezia è l'industria farmaceutica), di terziario avanzato, ma anche di insediamenti residenziali, commerciali, logistici e direzionali (cfr. Carta della densità delle aziende nel Lazio T06).
Come si evince nella Carta dei Poli attrattori (T08) allegata alla presente relazione, negli ultimi anni è soprattutto la porzione che va dall'Eur all'Aeroporto di Roma Fiumicino ad essere una delle più vivaci dal punto di vista dello sviluppo economico del Lazio.
La vicinanza dell'Aeroporto di Roma Fiumicino ha favorito infatti negli anni l'istaurarsi di numerose aziende nel settore terziario sia direttamente collegate all'indotto sia che considerano un fattore di competitività la vicinanza a collegamenti nazionali ed internazionali offerti dallo scalo.
La presenza di un aeroporto sono da diversi decenni tra i criteri di selezione per le scelte localizzative di imprese, industriali e di servizi, soprattutto delle imprese multinazionali del terziario avanzato.

L'area è anche centrale nella strategia di Roma Capitale tesa a promuovere il proprio ruolo di Città della cultura e dell'entertainment.
L'obiettivo è quello di creare un nuovo sistema di offerta turistica e ricreativa, non solo di intrattenimento ma anche di valorizzazione del patrimonio storico-artistico, archeologico e naturalistico, capace di affiancare, completare e differenziare l'attuale offerta della Città.
In questa direzione sono numerosi i progetti che interessano il quadrante Nord Ovest di Roma con l'obiettivo di rendere tale territorio più attrattivo per diverse tipologie di utenti.
Alcuni dei progetti riguardano: il sistema congressuale e fieristico (potenziamento del polo della Nuova Fiera e realizzazione del nuovo Centro Congressi dell'EUR), il sistema dell'intrattenimento e del tempo libero (creazione dei parchi tematici sull'immaginario cinematografico e sull'Impero Romano e dell'acquario), il sistema dello sport (specialmente per quanto riguarda il golf con la realizzazione del primo campo pubblico), il sistema dei parchi naturali e delle risorse archeologiche, il sistema diportistico e crocieristico (realizzazione del nuovo porto turistico di Fiumicino e l'ampliamento del porto di Ostia).

4.3.3 Lo sviluppo demografico e degli spostamenti

Per poter approfondire le tematiche concernenti il miglior inserimento funzionale delle nuove infrastrutture è di primaria importanza una analisi sui flussi di origine e destinazione non solo

staticamente legati alla domanda di mobilità attuale ma anche quelli derivati dai nuovi procesi insediativi.
L'area oggetto di studio presentava all'epoca del richiamato "studio di fattibilità e progetto preliminare di un sistema plurimodale di trasporto per l'incremento della accessibilità all'Aeroporto di Roma Fiumicino" un carico insediativo pari a 260.000 residenti e 80.000 addetti che si attesteranno al 2020 a 335.000 e 140.000. Le analisi di dettaglio (area di studio) sono state effettuate con il modello multimodale attualmente in uso presso Roma Servizi per la Mobilità, le cui basi dati modellistiche sono state integrate con quanto elaborato a livello di area vasta da ADR, RFI ed ANAS. A valle di una fase iniziale dedicata alla condivisione dei dati disponibili presso i diversi soggetti coinvolti nello studio, è stata pianificata una campagna di indagine a scala provinciale. L'elaborazione dei dati misurati ha permesso la calibrazione degli strumenti modellistici sia in termini di flussi sulle reti che in termini di domanda di spostamento.
L'analisi ha quindi considerato l'evoluzione socio territoriale, le previsioni di sviluppo aeroportuali e l'assetto infrastrutturale futuro per individuare la domanda di mobilita' e ipotizzare la ripartizione e i carichi sulla rete multimodale nello scenario di riferimento.
Nello specifico ha permesso di

- analizzare i flussi di attraversamento sugli assi stradali di nuova realizzazione proposti e l'effetto di decongestionamento del GRA;
- valutare i carichi sulle linee di trasporto pubblico ipotizzate;
- valutare la capacità delle opere ferroviario alternative a servizio dell'aeroporto oggetto di studio.

Per quanto riguarda specificatamente Fiumicino il panorama attuale vede nell'ora di punta del mattino l'arrivo in aeroporto di 8.500 addetti e 3.300 passeggeri con una quota pari solo al 28% che utilizzano il trasporto pubblico.
Dall'indagine effettuata presso l'aeroporto si evince che il 17 % degli addetti risiede a Fiumicino con un 64% a Roma. Di questa percentuale però più del 30% risiede nei municipi XII e XIII e quindi lungo l'asse Roma Fiumicino
Nell'orizzonte temporale 2020 il progetto prevede che a seguito dello sviluppo infrastrutturale prospettato, l'aeroporto sia oggetto di un incremento del 56% dei passeggeri e degli addetti.
Nell'ora di punta del mattino giungeranno in aeroporto 13.200 addetti e 4.600 passeggeri.
Il target di progetto prevede che il trasporto pubblico (treno, cotral, corridoio provinciale e sistema TPL ad alta capacità) grazie agli interveti infrastrutturali previsti arrivi al 50%.

4.3.4 Dinamica di trasformazione insediativa

Nel Lazio è in atto una evoluzione urbanistica del territorio che vede la formazione di nuove aggregazioni residenziali, direzionali e produttive in una fascia limitrofa alla città di Roma che arriva sino al litorale. Lo sviluppo delle aree urbanizzate sono evidenti nell'ambito della Carta dell'Uso del suolo (T05) allegata alla presente relazione.
La maggiore diffusione del sistema insediativo è concentrato lungo gli assi di collegamento principali che di sviluppano radialmente dal centro di Roma e lungo la costa tirrenica.

Questa trasformazione è legata ad un insieme di fattori, dall'incremento del prezzo di immobili e terreni al fatto che le nuove aggregazioni sorgono attorno a funzioni che hanno una grande forza di polarizzazione.
Si è verificato anche un aumento della popolazione, soprattutto in alcune aree del titolare dovute dalla disponibilità alla locazione durante tutto l'anno di residenze nate come "seconde case ad uso prevalente estivo".
Tale processo, reso evidente nell'ambito della rappresentazione del censimento della Popolazione nell'elaborato cartografico T07 allegato alla presente relazione, porta ad un aumento costante del flusso pendolare nella città, lungo gli assi di penetrazione urbana viaria e ferroviaria della città.
Dopo la costruzione dell'Aeroporto negli anni 60, l'area ha vissuto un profondo sviluppo urbanistico caratterizzato dalla crescita di nuclei urbani residenziali molto intensivi soprattuto localizzati lungo gli assi stradali a sud del Tevere come l'Ostiense e la Cristoforo Colombo e nell'ultimo periodo da centri direzionali di particolare rilevanza.
Oltre all'Aeroporto Leonardo Da Vinci, il settore sud occidentale della capitale vede infatti la presenza di importanti centri attrattori,quali il centro abitato di Fiumicino, con il suo porto, il sistema degli uffici di Eur Castellaccio e della Magliana vecchia.
A questi si sono aggiunti negli ultimi anni le nuove funzioni terziarie/direzionali della Nuova Fiera di Roma, del Polo Terziario "Parco dei Medici" e di Commercity, dell'interporto della Cargo City dell'aeroporto e quelle residenziali, tra le quali "Parco Leonardo", e molte alte ancora, ivi incluso l'aumento esponenziale delle dimensioni dei centri abitati dell'area.
La crescita di queste funzioni sta sempre di più configurando la porzione territoriale centrata sulla Autostrada Roma – Fiumicino quale direttrice preferenziale di sviluppo della area metropolitana romana, orientamento che trova peraltro riscontro negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.
Nuovi interventi di consolidamento della dotazione di funzioni di rango superiore, unitamente a quelle prima citate, definiscono un quadro complessivo all'interno del quale l'Aeroporto di Fiumicino sta sempre maggiormente rivestendo il ruolo di naturale terminale geografico e funzionale di detta direttrice.
Se lo sviluppo dell'area ha contribuito in maniera pesante alla crescita economico-sociale della città, la mancanza di un'adeguata pianificazione ha complicato notevolmente le prospettive di adeguamento infrastrutturale.
L'area di riferimento del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana è caratterizzata da una serie di criticità da questo punto di vista che complica la creazione di nuove opere e che sono per lo più dovute al livello particolarmente alto di antropizzazione del quadrante.
Come già accennato, negli ultimi anni si è assistito ad un processo di trasformazione della direttrice Roma – Fiumicino in una dorsale di localizzazioni residenziali, commerciali, fieristiche di rango metropolitano con conseguente forte incremento della domanda di trasporto lungo le direttrici di adduzione all'aeroporto.
Tale fenomeno ha comportato una riduzione delle prestazioni e dei livelli di sicurezza delle reti e dei sistemi di trasporto e una correlata diminuzione delle condizioni di accessibilità all'aeroporto.

Tra le progettualità del quadrante che hanno aumentato il peso urbanistico dell'area, vi è (cfr. T08 Carta dei Poli attrattori):

- la realizzazione della centralità Eur Castellaccio,
- l'Outlet di Catel Romano a cui si è aggiunto recentemente il parco a tema di Cinecittà World,
- la nuova fiera di Roma,
- il Commerce City,
- il centro residenziale e commerciale Parco Leonardo,
- il Market Central Da Vinci.

A queste si aggiungono una serie di altre iniziative in via di realizzazione o pianificate, tra cui la previsione di costruzione del nuovo stadio dell'AS Roma nella Tenuta di Tor di Valle.

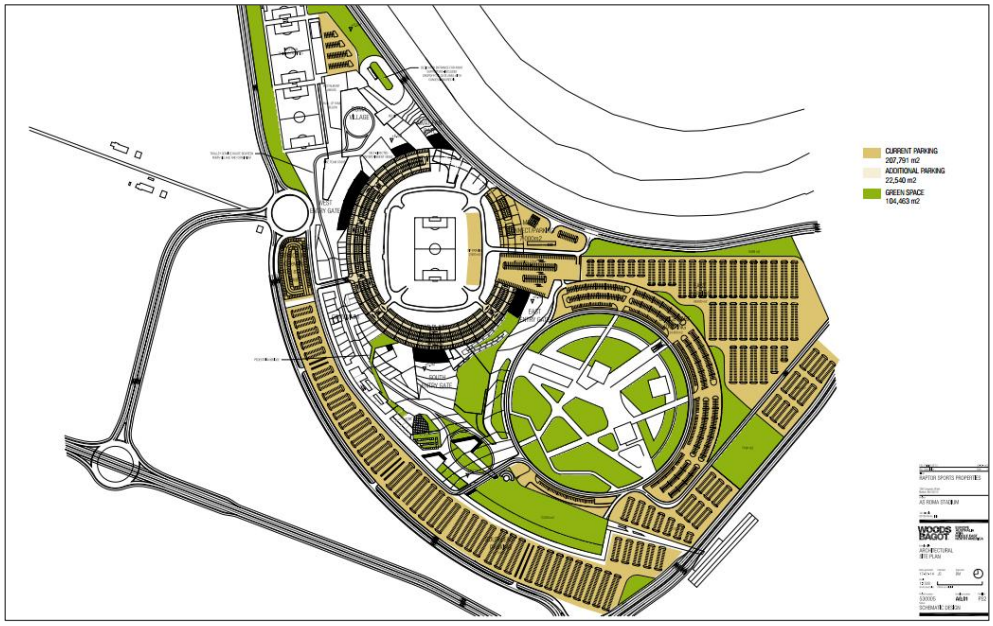


Figura 4-4 Progetto del nuovo stadio della AS Roma

5 IL QUADRO DELLE INIZIATIVE

5.1 Settore aeroportuale

5.1.1 Articolazione temporale degli interventi ed iniziative

Le iniziative inerenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale trovano riferimento negli impegni assunti da Aeroporti di Roma SpA mediante la Convenzione ed il Contratto di Programma contenuti all'interno dell'Atto unico approvato con DPCM 21 Dicembre 2012.
Come noto, il suddetto Atto è costituito da due documenti, rappresentati da:

- Convenzione per la gestione totale fino al 2044 del sistema aeroportuale romano (Titolo I), che rappresenta l'atto che disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione, uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, nonché anche le modalità ed i criteri di determinazione dei corrispettivi per i servizi regolamentati e di aggiornamento periodico della dinamica tariffaria.
- Contratto di programma in deroga (Titolo II) che costituisce l'accordo negoziale programmatico con il quale l'ENAC e la Concessionaria fissano i principi ed i criteri in base ai quali provvedono a definire il sistema di tariffazione pluriennale e le modalità di suo periodico aggiornamento e che, incardinati sul riconoscimento del regime tariffario del "dual till", restano validi per l'intera durata della concessione.

Per completezza di informazione si evidenzia inoltre che la Convenzione ed il Contratto di programma sono stati modificati ed integrati con l'Atto aggiuntivo, stipulato il 27 Dicembre 2012, sempre tra ENAC ed ADR SpA.
Entrando nel merito dei contenuti della Convenzione, muovendo dall'impegno della Concessionaria ad assicurare «la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali nonché ai regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile»[13], questa «assume l'impegno di pianificare lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi attraverso strumenti previsionali tecnico-amministrativi, coerenti con le direttive definite dall'ENAC, anche al fine di assicurare adeguati livelli qualitativi»[14].
In questa prospettiva, sempre secondo quanto pattuito nella Convenzione, la Concessionaria si impegna a realizzare, nel periodo di vigenza dell'Atto, gli interventi di lungo e di breve termine, dettagliati in specifici allegati.
Il complesso degli interventi e delle iniziative riguardanti tali impegni si articola secondo diverse fasi:

- Completamento FCO – breve termine
- Potenziamento FCO Fase A – breve medio termine
- Potenziamento FCO Fase B – breve medio termine

[13] Convenzione art. 1 co. 3
[14] Convenzione art. 1 co. 4

- Potenziamento FCO Fase C – medio – lungo termine

5.1.2 Interventi di Completamento di FCO

I primi interventi sono quelli previsti dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud, del quale, all'esito della procedura VIA condotta presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata decretata la compatibilità ambientale con DM 236 dell' 8 Agosto 2013.

Allo stato attuale, in conformità a quanto prescritto dal citato decreto, per alcuni interventi è in corso di svolgimento la procedura di verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, secondo la articolazione tematica definita dallo stesso decreto, altri sono in corso di realizzazione in quanto già pienamente autorizzati.

Nello specifico le infrastrutture previste in questa fase mirano ad un consolidamento dell'assetto aeroportuale in coerenza con gli obiettivi di soddisfacimento della domanda di traffico prevista e di miglioramento del livello di servizio.

Coerentemente con le previsioni di traffico sono dimensionati i sottosistemi aeroportuali in modo che la domanda trovi disponibilità infrastrutturale.

Le infrastrutture principali del progetto, in linea con la Convenzione ADR – ENAC, sono di seguito riepilogate:

- **Sistema airside**: al fine di adeguare la capacità del sistema aeroportuale airside alla domanda prevista e ottimizzare la movimentazione degli aeromobili a terra, incrementando la flessibilità del sistema per la gestione dell'operatività principalmente nelle ore di picco, si prevede la realizzazione di nuovi stands di sosta aeromobili ad est e ad ovest dei piazzali e l'implementazione delle vie di rullaggio.
- **Sistema terminal:** si realizzeranno nuove aree di imbarco per completare l'assetto attuale. Inoltre, nell'ottica di massimizzare la flessibilità, il progetto prevede la realizzazione del nuovo terminal T4 ad ovest del T3 e l'estensione del terminal T1.
- **Sistema HBS/BHS:** il complesso aerostazioni prevede lo sviluppo di due nuovi sistemi di smistamento e controllo bagagli, uno a servizio del T1 (presso l'ex cargo AZ) e uno a servizio del T3 (livello piazzali dell'area di imbarco F) in grado di soddisfare la domanda prevista. Questi sistemi saranno connessi in modo tale da consentire il transito dei bagagli dal settore ovest dell'aeroporto verso il settore est e viceversa. Inoltre a servizio del T4 verrà realizzato un HBS/BHS dedicato.
- **Sistema landside, di mobilità interna e accessibilità allo scalo:** potenziamento del sistema dei parcheggi a raso e multipiano, completamento dello svincolo di accesso in area est e realizzazione di un sistema di trasporto automatizzato (people mover) che colleghi l'area Cargo City con il parcheggio lunga sosta ed il sistema aerostazioni. Sono previste inoltre ulteriori opere complementari asservite alle funzioni aeroportuali di servizio a carico di terzi (es strutture ricettiv e uffici, ecc).

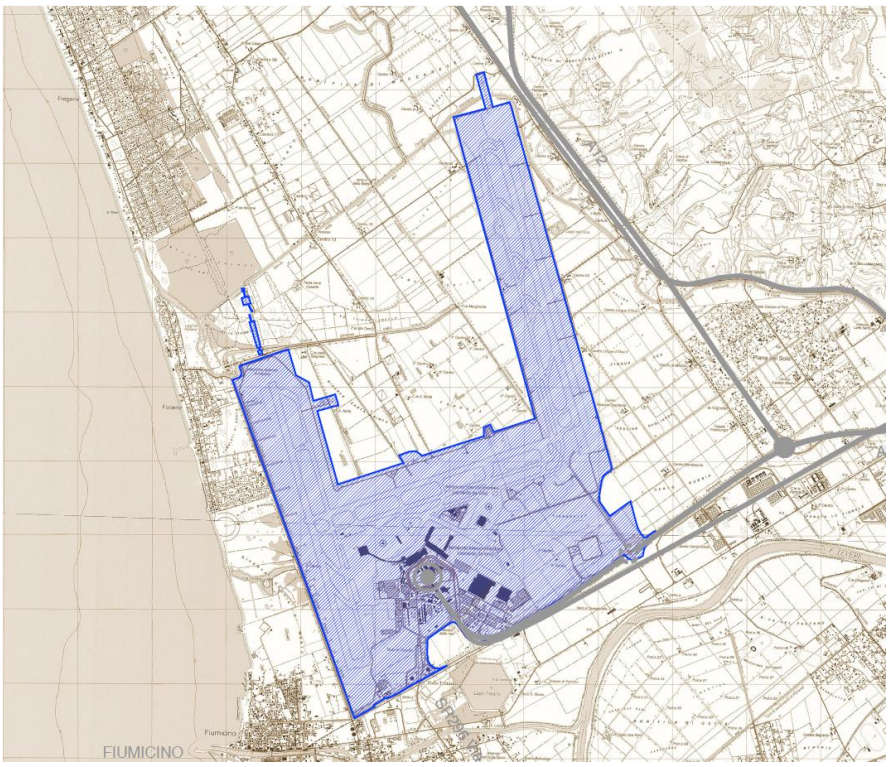


Figura 8-1 Aree ed interventi di Completamento FCO

5.1.3 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase A

Gli interventi di Fase A sono sostanzialmente motivati dalla necessità di poter dare risposta alla sempre crescente domanda di trasporto aereo in evoluzione e prevista per lo scalo di Roma Fiumicino.

Il progetto connesso alla prima fase, il così detto completamento di Fiumicino sud, permette di rendere sostanzialmente adeguata l'offerta in termini di sistema "land-side" per fino al periodo di Potenziamento Fase A. Gli studi e le simulazioni condotte dal Gestore mettono invece in evidenza che l'aeroporto non potrà essere in grado si dossidafre la domanda di traffico aereo su due sistemi peculiari del suo funzionamento qualora non si provveda ad un loro potenziamento. Ci si riferisce al sistema "air side", ossia alle piste, ed a quello connesso all'accessibilità. E' a queste due fasi che gli interventi di fase A sono dedicati.

In merito al primo aspetto l'ipotesi eseguita è quella di introdurre una nuova pista di volo per potenziare la funzionalità e regolarizzare il funzionamento dell'intero aeroporto anche in relazione ad una serie di "condizionamenti" che ad oggi si riscontrano in termini ci capacità ambientale dello scalo stesso.

Per quanto riguarda quella che è stata definita "porta" dell'aeroporto si constata che, a prescindere dal sistema dell'accessibilità, il sistema di entrata/uscita risulta condizionato da un eccesso di funzioni che gravano sull'area aeroportuale centrale in cui oggi si concentrano i terminal, i parcheggi e il collegamento ferroviario. Il gestore ha quindi ipotizzato di differenziare le funzioni mediante l'apertura di una nuova "porta", denominata "Porta Est".

Nello specifico, si osserva che per quanto riguarda la nuova pista di volo, questa avrà una giacitura parallela a quella dell'attuale pista 16L-34R e sarà collocata ad Ovest di detta pista, nel rispetto dei vincoli di interoperabilità definiti dagli standard normativi.
Per quanto riguarda l'accessibilità, sono state individuate nel presente documento le azioni di piano e il quadro delle infrastrutture di mobilità che consentono di gestire il traffico originante e terminante nella fase A, con le quali sarà miglòiorata l'accessibilità allo scalo da parte dei passeggeri e degli addetti. Si rimanda all'apposita sezione del presente documento per la declinazione delle opere che complessivamente garantiscono l'accessibilità di cui sopra.

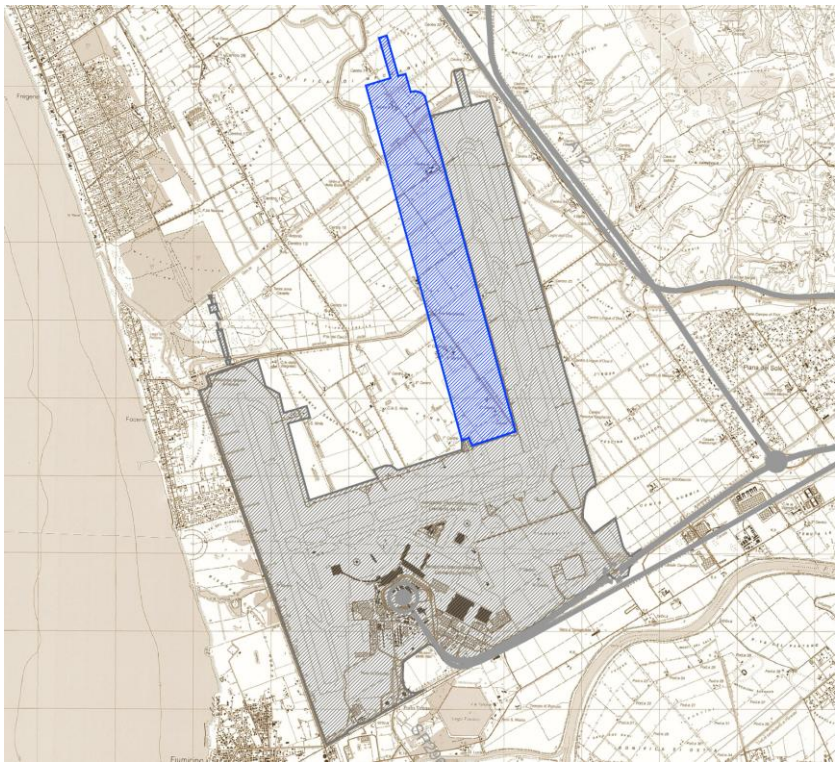


Figura 8-2 Aree ed interventi di Fase A

5.1.4 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase B

Le iniziative ed interventi previsti per la fase B del potenziamento di FCO hanno ad oggetto la realizzazione del nuovo terminal Nord e dei relativi piazzali e del people mover di collegamento con la zona Est dell'aeroporto.

Figura 8-3 Interventi previsti in Fase B

Secondo il previsto assetto del People mover, questo consentirà di distribuire i flussi in entrata e uscita dall'area est e dalla zona dei parcheggi verso i terminal, permettendo un trasferimento più rapido e funzionale tra le strutture aeroportuali, e rappresenterà la dorsale di trasporto principale per la mobilità interna ed il link con l'accessibilità esterna..
Il People mover sarà l'elemento di unione tra le varie reti di trasporto che convergeranno sullo scalo e contribuirà in maniera sostanziale all'effetto "rete" dovuto all'integrazione di più sistemi di spostamento di persone.
Il nuovo Terminal Nord sarà, inoltre, collegato con la linea ferroviaria Roma Ostiense – Roma S. Pietro – Maccarese mediante una bretella sotterranea di 4-5 km.

5.1.5 Interventi di Potenziamento di FCO - Fase C

L'utlima fase prevede la realizzazione di un ulteriore pista con relativi collegamenti con le altre aree delle infrastrutture air-side del sistema aeroportulae di FCO.

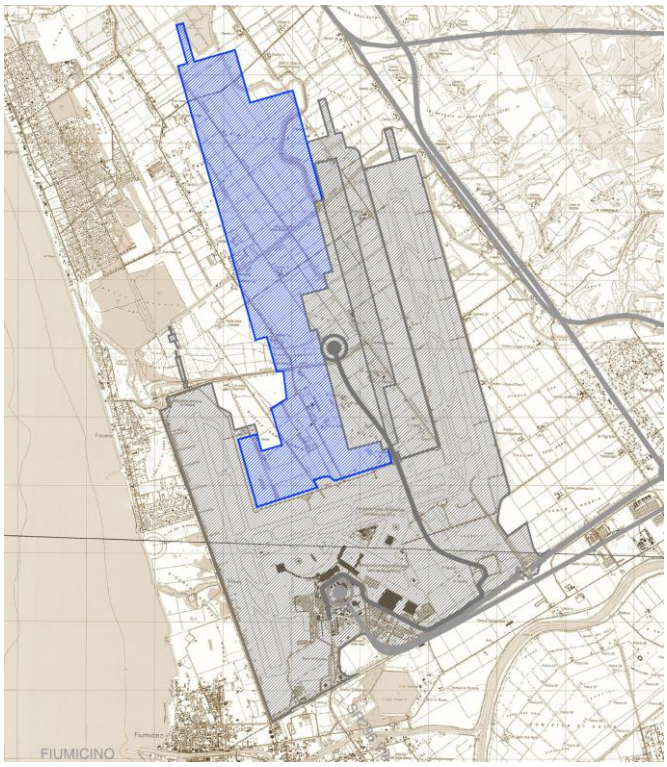


Figura 8-4 Interventi previsti in Fase C

5.1.6 Interventi di Accessibilità al sistema Aeroportuale

Posto come obiettivo il soddisfacimento della mobilità aerea, che in questa sede è un dato assunto, e sulla scorta delle analisi svolte nel corso degli ultimi anni relativamente alla domanda di trasporto su gomma, su ferro ed in generale sul trasporto pubblico per i passeggeri e gli addetti aeroportuali, nel seguito si riportano le risultanze di tali analisi e, in particolare, la ripartizione modale ed i dati di utilizzo dei mezzi di trasporto al 2013.

Mediante attività di indagini sviluppate nell'ambito della gestione aeroportuale sono state individuate dalla società ADR spa le principali direttrici di traporto stradali utilizzate, fermo restando che per quelle ferroviarie la direttrice è la Roma - Fiumicino.

Tale analisi ha evidenziato quale direttrice maggiormente utilizzata l'autostrada Roma-Fiumicino (A91), per quanto riguarda i passeggeri, e Via della Scafa, nel caso degli addetti, essendo in questo caso la maggior parte dell'utenza localizzata lungo il litorale romano e nel Municipio ex XIII, e non esistendo di fatto altro itinerario alternativo di collegamento con l'aeroporto.

A tale ultimo riguardo è opportuno evidenziare che la domanda degli addetti aeroportuali che utilizza detta direttrice non ha soluzioni di trasporto vantaggiose diverse dall'auto, visto che non esistono collegamenti su ferro convenienti tra le aree del litorale e l'aeroporto.

A causa dell'unicità del collegamento suddetto, dalle indagini è anche scaturito che una percentuale minima di addetti (circa il 5%) trova conveniente percorrere le direttrici verso Roma per poi tornare indietro con l'autostrada Roma Fiumicino.

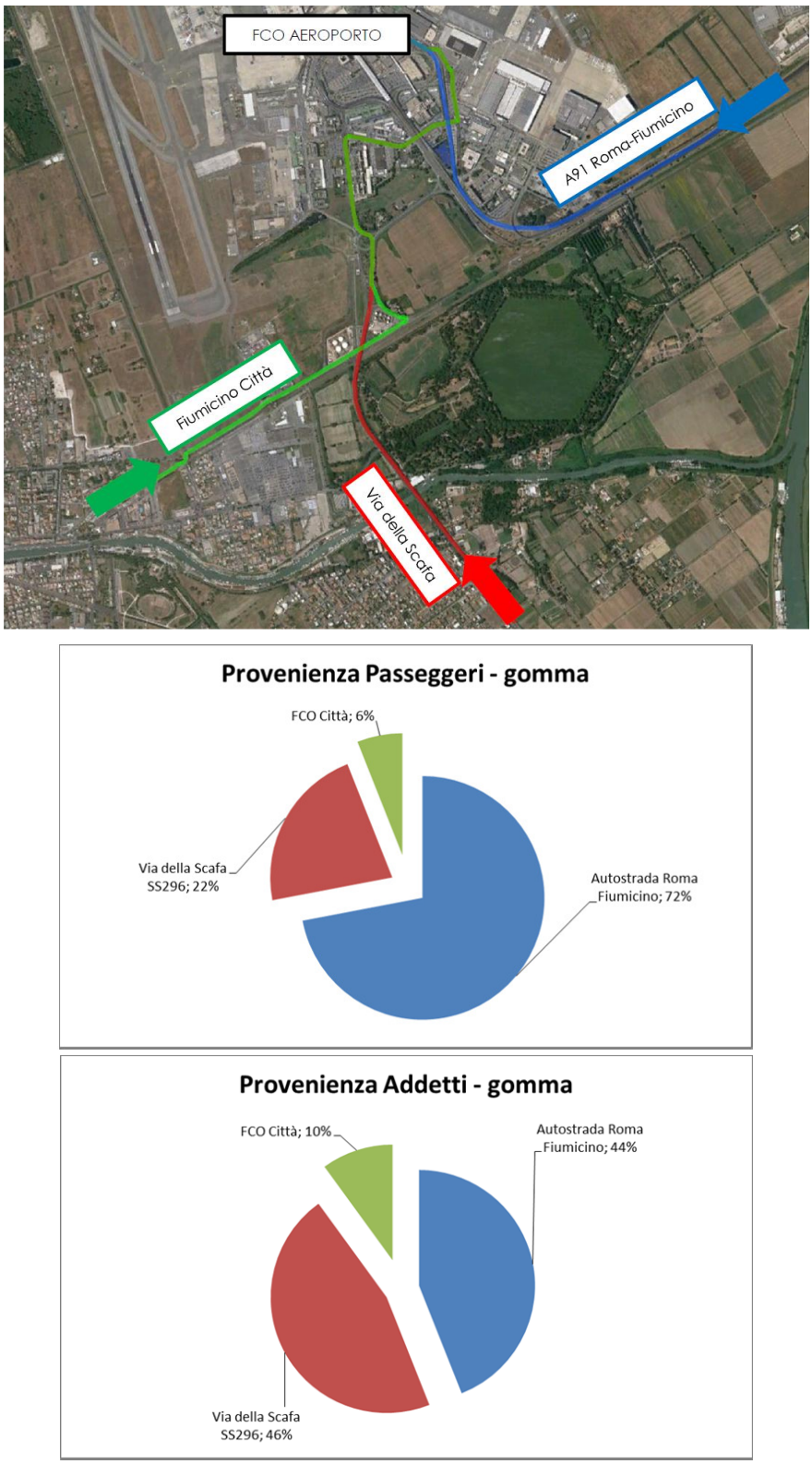


Figura 5-1 Ripartizione traffico stradale sulle direttrici di adduzione all'aeroporto

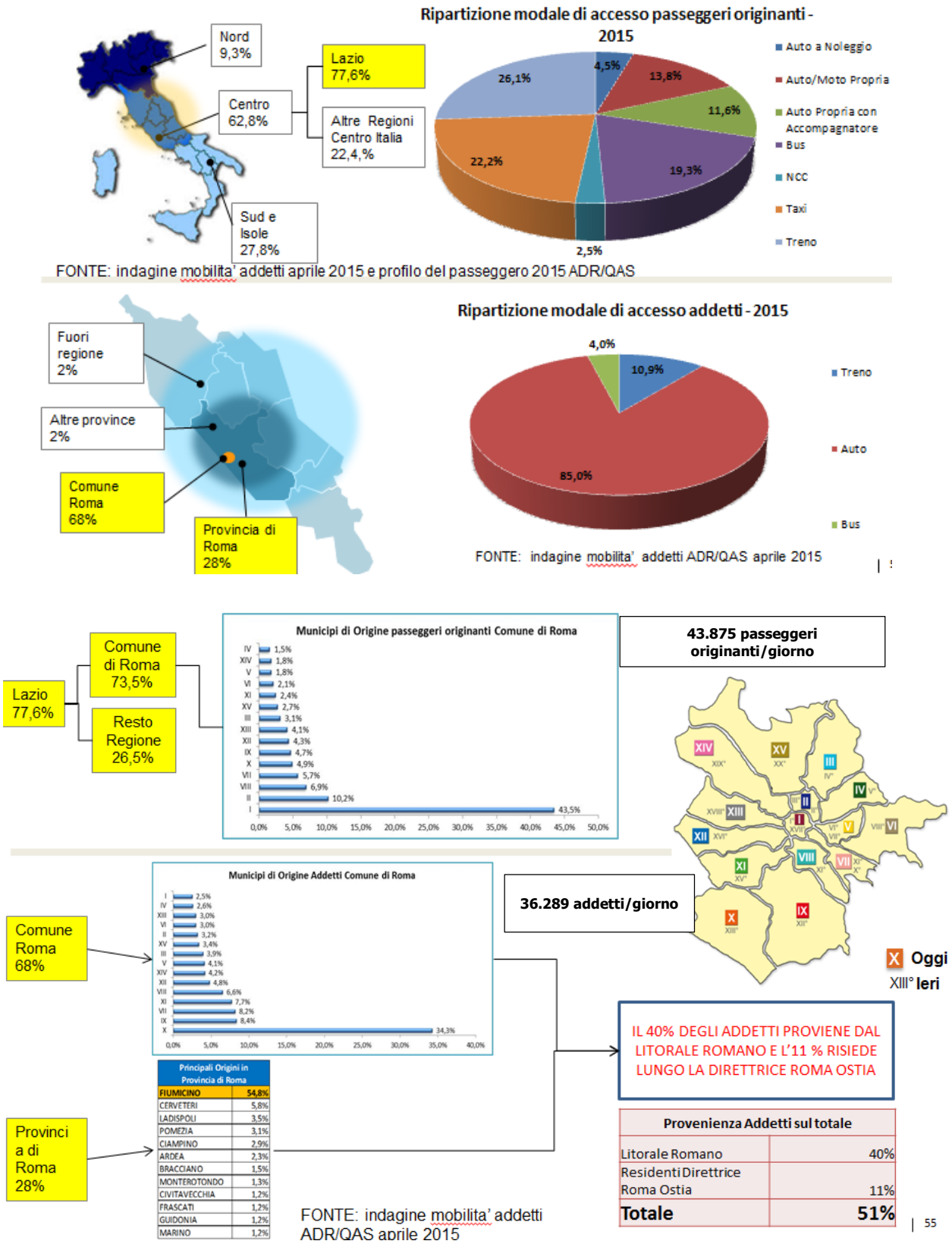


Figura 5-2 Ripartizione modale di accesso all'aeroporto attuale

I dati di contesto qui riassunti e le stime di crescita del traffico passeggeri e del connesso volume di addetti[15] nel loro insieme hanno prospettato la necessità di operare comportano un ripensamento del sistema di accessibilità aeroportuale, orientandolo verso una ripartizione modale maggiormente centrata sul ferro.
Nella prospettiva di un modello di accessibilità aeroportuale che sia efficiente sotto il profilo trasportistico e sostenibile rispetto a quello ambientale, sono stati identificati da parte della società di gestione ADR spa i requisiti minimi che detto modello di accessibilità dovrà garantire, individuandoli in una ripartizione modale che, almeno, si attesti al 45% per il Ferro, ed al 40% per l'Auto, nonché al 10% per il Bus. In ragione di detti requisiti richiesti ne conseguirebbe che la quota di utilizzo del mezzo collettivo (Ferro + Bus) si attesterebbe oltre al 50%, segnando con ciò una netta inversione rispetto alle attuali percentuali che, difatti, vedono la quota del mezzo privato intorno al 60%.

L'assunzione dei predetti requisiti quali obiettivi minimi che il modello di accessibilità aeroportuale dovrà garantire, ha condotto all'identificazione di un complesso di iniziative riferite sia alla modalità su ferro che a quella stradale.
Detto quadro è così composto:

- Accessibilità aeroportuale su strada
  - *Separazione per tipologie dei flussi di traffico gravitanti lungo l'A91*
    In ragione di come si sono venuti determinando i processi di trasformazione ed espansione urbana nella porzione territoriale nella quale si colloca l'aeroporto, il tracciato della Autostrada A91 è interessato dai flussi di traffico veicolare generati/attratti sia dall'aeroporto, sia dall'abitato di Fiumicino (Fiumicino città, Isola Sacra, Focene, etc).
    La separazione di tali due tipologie di traffico diviene un'esigenza importante ai fini del potenziamento delle condizioni di accessibilità veicolare all'aeroporto e, con esse, al sistema insediativo costiero.
  - *Adeguamento della SS 296 e nuovo ponte della Scafa*
    L'iniziativa prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere, a valle dell'esistente, e della relativa nuova viabilità di collegamento alle arterie stradali esistenti di via dell'aeroporto sita nel Comune di Fiumicino e la via del Mare nel Comune di Roma.
    L'adeguamento della SR 296 consiste nella trasformazione in arteria a scorrimento veloce, mediante l'unificazione delle corsie, da due strade affiancate a senso alternato ad una strada con due corsie per senso di marcia, per tutto il suo sviluppo interno a Isola Sacra fino alla sua confluenza in via Guido Calza e via di Tor Boccaccia.
    L'iniziativa prevede anche una nuova viabilità di collegamento con svincoli situati a Fiumicino e ad Ostia che consentiranno il rammaglio della nuova infrastruttura con la viabilità esistente.

[15] Come di prassi, il volume degli addetti è calcolato in modo parametrico rispetto a quello dei passeggeri

Con ordinanza commissariale del Comune di Roma n. 186 del 30 giugno 2009 è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento denominato "Nuovo Ponte della Scafa e viabilità di collegamento".

- Accessibilità aeroportuale su ferro
  - *Flessibilità di connessione al sistema ferroviario*

    I requisiti imposti al modello di accessibilità aeroportuale in termini di quote di ripartizione modale e le iniziative di potenziamento dello scalo portano il gestore dell'aeroporto a ritenere sempre maggiormente rilevante l'esigenza di accrescere il livello di accessibilità su ferro, da ricercare in primo luogo mediante una stretta sinergia con la dotazione infrastrutturale esistente sia a nord che a sud dello scalo.

5.2 Rete ferroviaria

La porzione di territorio interessata racchiude per lo più gli assi ferroviari relativi a:

- Linea ferroviaria FL5 Roma Termini – Civitavecchia
- Linea ferroviaria Roma – Fiumicino (Leonardo Express ed FL1)
- Linea ferroviaria Roma – Ponte Galeria - Maccarese

La prima serve le località del litoriale romano oltre ad essere un asse portante per l'asse tirrenico da Roma verso nord mentre con la seconda è la linea in cui si svolge il servizio del collegamento metropolitano e il Leonardo Express specifico verso l'aeroporto di Fiumicino.

5.2.1 Anello Nord di Roma

Il collegamento ferroviario Anello Nord è un progetto di valenza fondamentale come collegamento del trasporto passeggeri, sia regionale che di lunga percorrenza.
Tale progetto, denominato a suo tempo anche Gronda Merci Nord di Roma è, con la Gronda Merci Sud, parte integrante di un itinerario alternativo per ricondurre il traffico merci all'esterno del Nodo di Roma.
L'Anello Nord ha inizio in corrispondenza della stazione di Roma Aurelia sulla linea «Tirrenica», con bivio a raso a 60 km/h; s'innesta sul ramo proveniente dalla stazione di Valle Aurelia e prosegue sul sedime esistente fino all'allaccio alla linea locale in direzione di Roma Tiburtina (verso Sud) o della linea merci in ambito Roma Smistamento in direzione (verso nord).
Nel 2016 verrà attivata la prima tratta dell'Anello Nord, Valle Aurelia – Vigna Clara, lunga circa 7 km, con istituzione di nuovi servizi regionali che miglioreranno sia il collegamento con Roma S. Pietro e Roma Ostiense, sia l'interscambio con la metro A.

5.2.2 Gronda merci sud di Roma

L'intervento di realizzazione della Gronda merci sud «Ponte Galeria - Campoleone» è compreso negli interventi di lungo periodo (opere programmatiche).

Per ragioni di impatto paesaggistico/ambientale non si è ancora concluso l'iter approvativo sul progetto preliminare, trasmesso al MIT a giugno 2003.
La nuova linea ferroviaria a doppio binario tra Ponte Galeria e Pomezia S. Palomba presenta diversi impatti con il territorio, attraversando l'autostrada di Fiumicino, il Tevere, la via C. Colombo e l'area naturalistica protetta di Decima - Malafede.
Il successivo quadruplicamento Pomezia S. Palomba - Campoleone avviene invece in affiancamento alla linea storica, mediante sottopasso della linea per Nettuno e allaccio alla Roma - Formia a sud di Campoleone.
Per la profondità dell'orizzonte temporale cui l'opera è traguardata, la complessità degli aspetti progettuali e l'onerosità dell'investimento, l'intervento in questione, pur restando incluso tra le opere di RFI di lungo periodo, nell'ambito del presente documento non verrà trattato.

5.2.3 Potenziamento delle connessioni su ferro dell'aeroporto di Fiumicino

Per supportare in maniera adeguata lo sviluppo del Quadrante Nord Ovest ed il conseguente aumento della domanda di mobilità, sarà opportuno potenziare la rete infrastrutturale ferroviaria collegandone in particolar modo i poli strategici.
L'attuale modello di offerta di trasporto su ferro è dato da 4 coppie di Treni Alta Frequentazione (TAF) all'ora (linea FL1), da 4 coppie di Treni "Leonardo Express" no-stop all'ora e da 2 servizi AV per Venezia via Firenze/Bologna/Padova/Mestre.
Poiché il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto ritiene opportuno orientarsi verso una ripartizione modale maggiormente indirizzata all'uso della modalità ferroviaria e pone come obiettivo e requisito improrogabile uno shift modale verso il trasporto pubblico pari almeno al 50% e 65%, rispettivamente nel medio e lungo periodo, è importante poter potenziare l'offerta di trasporto su ferro.
In quest'ottica si prevedono alcuni interventi sia infrastrutturali che di programmazione dell'offerta, al fine di conseguire i seguenti obiettivi nella configurazione a regime, comprensiva del nuovo Terminal Nord di Fiumicino Aeroporto e del relativo collegamento ferroviario alla linea tirrenica:

- tempo di percorrenza massimo del servizio no-stop "Leonardo Express": 30'
- aumento della frequenza per il servizio no-stop "Leonardo Express" e per la relazione FL1
- entrata in esercizio del nuovo sistema di trasporto concomitante con l'ampliamento dell'Aeroporto a nord

In particolare, RFI ritiene di avviare una serie di azioni atte a potenziare l'offerta di trasporto:

- nel breve/medio periodo (2015-2020), mediante interventi diffusi di tipo tecnologico e puntuali di tipo infrastrutturale;
- nel medio/lungo periodo (oltre il 2020), realizzando un collegamento tra il tratto della linea tirrenica Roma Ostiense – Roma S. Pietro – Maccarese ed il nuovo Terminal Nord, in modo da specializzare i servizi Leonardo Express e FL1 su due linee distinte.

Nello specifico, si prevede di realizzare una stazione ferroviaria in corrispondenza del Nuovo Terminal aeroportuale Nord, collegata con la linea tirrenica attraverso una bretella sotterranea di 4 - 5 km.

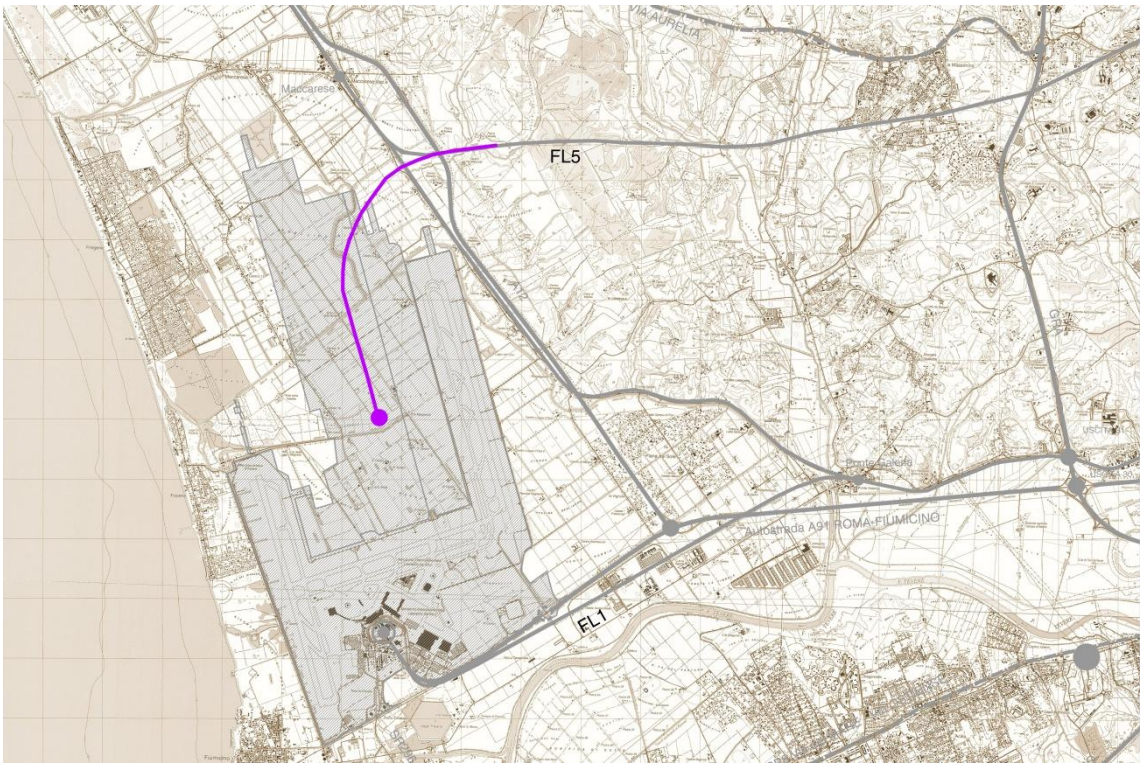


Figura 5.5 Collegamento tra la linea FL5 ed il nuovo Terminal nord

Inoltre, il potenziamento del collegamento ferroviario con l'aeroporto si inserisce nel complesso delle relazioni di traffico del nodo di Roma; pertanto, le soluzioni individuate dovranno essere rese compatibili con la previsione di crescita dei volumi di traffico su ferro relativi a tutte le altre origini e destinazioni all'interno del nodo.

5.3 Rete metropolitana: nuovo collegamento

L'iniziativa è volta a collegare i territori dell'ex XIII Municipio di Roma Capitale (oggi X Municipio) con quelli del Comune di Fiumicino, i quali all'attualità risultano di fatto privi di collegamenti, a meno, ovviamente, di quelli offerti dalla SR 296.
Muovendo da tale obiettivo ed in considerazione delle centralità di rango nazionale e regionale presenti in dette porzioni territoriali, l'iniziativa prevede un collegamento metropolitano tra Fiumicino città, l'aeroporto di Fiumicino, l'area commerciale ed insediativa di Parco da Vinci, Nuova Fiera di Roma ed Acilia, in connessione con la linea ferroviaria Roma Lido. In tal senso, la trasformazione di detta linea in linea metropolitana costituisce un requisito essenziale e prioritario.

Si evidenzia che il collegamento in esame è stato oggetto dello "Studio di fattibilità e progetto preliminare di un sistema di trasporto multimodale integrato per l'accessibilità

all'Aeroporto Leonardo da Vinci di Roma-Fiumicino", cofinanziato dalla UE e sviluppato in partenariato da ANAS, RFI, Aeroporti di Roma (ADR) e Roma Servizi per la Mobilità.
Occorre altresì evidenziare che detto collegamento è da considerarsi in alternativa all'iniziativa denominata "People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord", di cui al successivo paragrafo 5.6, la quale, peraltro, ricalca il tracciato del corridoio della mobilità C5 definito dal Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG).

5.4 Rete viaria

La consapevolezza dell'importanza dell'integrazione dei nodi con le reti stradali, in un'ottica di multimodalità ed efficienza del sistema dei trasporti nel suo insieme, ha portato i soggetti a sviluppare proposte progettuali incentrate su quest'obiettivo.

Nel Quadrante ovest dell'area Romana si segnalano, in particolare le seguenti proposte progettuali, approfonditi nei paragrafi che seguono:

- il collegamento del porto di Civitavecchia al nodo di Orte, che, unitamente al quadrilatero Umbria Marche, costituisce l'asse trasversale est-ovest che mette a sistema Civitavecchia con Ancona, per conto di ANAS SpA;
- il collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor De' Cenci) – A1 Milano/Napoli, per conto di ANAS SpA;
- il collegamento autostradale tra la A12 "Roma - Civitavecchia" e la SR148 Pontina in località Tor de' Cenci, in capo a Autostrade del Lazio;
- il collegamento autostradale Roma – Latina, per conto di Autostrade del Lazio;
- il collegamento autostradale compreso tra l'attuale confluenza della A12 sull'Aurelia ed il nuovo svincolo in corrispondenza della SS675 "Civitavecchia-Orte", appartenente al tratto "Tarquinia - Civitavecchia", in capo a Società Autostrada Tirrenica.

5.4.1 Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor De' Cenci) – A1 "Milano-Napoli": Pedemontana dei castelli

La trasformazione funzionale subita dal GRA, che ha nel corso degli anni assunto il ruolo di autostrada urbana, ha determinato livelli di congestione che non garantiscono, per lunghi periodi della giornata, un collegamento funzionale di tipo autostradale da e per l'Aeroporto di Fiumicino soprattutto dal settore sud - sud est dell'area metropolitana di Roma.
L'attuale rete evidenzia inoltre la mancanza funzionale di un asse diretto autostradale tra la A12, la A1 e la A24 che consenta sia il collegamento dell'Aeroporto di Fiumicino a nord ed a sud di Roma che lo spostamento dei traffici di attraversamento dal GRA, decongestionando l'attuale anello e favorendo i collegamenti tra l'Aeroporto e l'area metropolitana romana.
Gli studi finora condotti dall'ANAS sullo stato di congestione del GRA hanno in conclusione evidenziato che il tratto dell'anello che soffre della saturazione da traffico più grave e dovrebbe raggiungere per primo la condizione di collasso è per l'appunto quello del settore compreso tra la A91 Roma-Fiumicino e la A1 dir sud Roma-Napoli.
I dati di traffico rilevati nel primo trimestre 2014 confermano le previsioni fatte nel 2004.

Infatti nella tratta A1 Roma Napoli - A1 Roma Firenze (al km 37,4) è stato rilevato un traffico giornaliero medio di circa 147.000 veicoli giorno cui corrisponde un livello di servizio pari a E (in una scala da A ad F) cioè velocità medie molto bassa e una tendenza alla saturazione per lunghi periodi della giornata.
Contestualmente le stime effettuate negli studi condotti, evidenziano come già adesso il quadrante tra la A91 Roma-Fiumicino e la A1 dir sud Roma-Napoli presenta un Livello di Servizio F, ovvero accodamenti e abbassamenti del Livello di Servizio per diverse fasce orarie della giornata, soprattutto nelle ore mattutine e serali connotate da un elevato traffico sistematico dovuto agli spostamenti casa-lavoro.
Stanti gli esiti delle analisi trasportistiche effettuate sul GRA, con le relative preoccupanti proiezioni, ANAS SpA nel 2012 ha concluso la redazione del progetto preliminare del Collegamento autostradale Tor de' Cenci – A1 Milano Napoli redatto nell'ambito del più ampio "Studio di fattibilità e progetto preliminare di un sistema di trasporto multimodale integrato per l'accessibilità all'Aeroporto Leonardo da Vinci di Roma-Fiumicino", cofinanziato dalla UE e sviluppato in partenariato da ANAS, RFI, Aeroporti di Roma (ADR) e Roma Servizi per la Mobilità.
Questo progetto, oltre a chiudere di fatto la maglia autostradale del Lazio, cattura il traffico di media percorrenza nella tratta più congestionata del GRA portando sullo stesso una riduzione stimata di traffico dell'ordine del 25-30%.

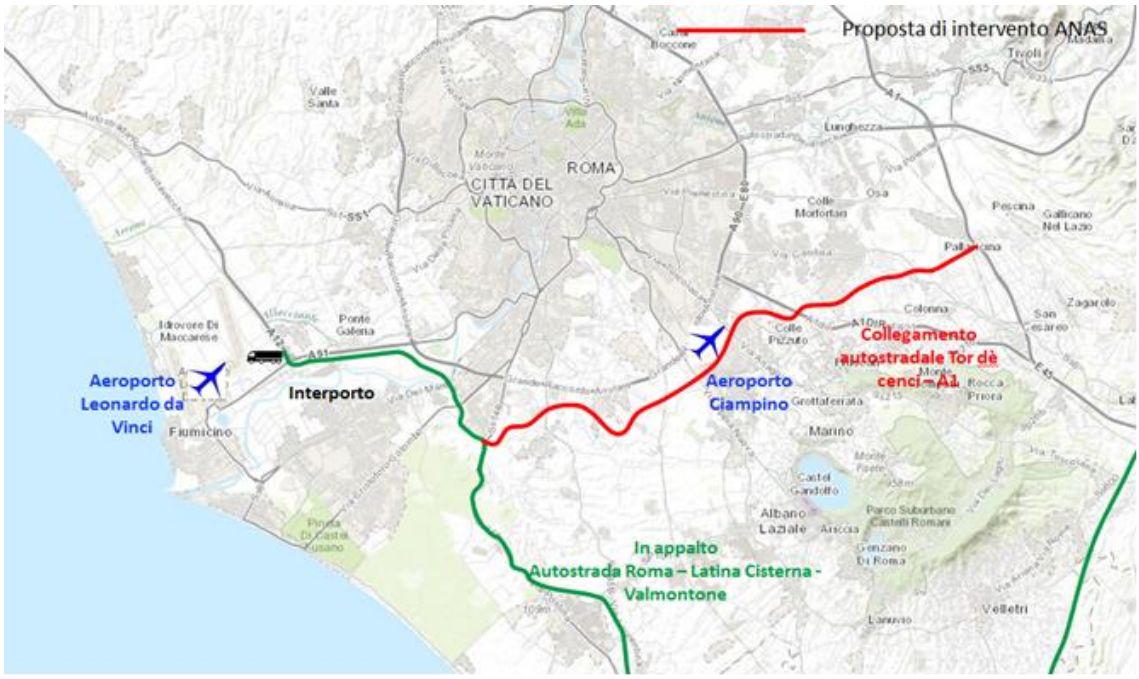


Figura 5.6 Pedemontana dei castelli

L'asse di progetto ha inizio a Tor de' Cenci, all'innesto con la Pontina, e si sviluppa muovendosi nell'area sud della periferia romana: si connette con la Tuscolana, con la penetrazione della Roma-Napoli, con la Casilina e termina sulla bretella Fiano-San Cesareo. Il suo sviluppo è di circa 35 km. La sezione stradale è una "Tipo A", a 3 corsie per senso di marcia.

Il progetto prevede, come obiettivo primario, la connessione dei principali assi autostradali che confluiscono nell'area metropolitana romana meridionale e, quindi, di by-passare il G.R.A negli spostamenti di attraversamento non essendo esso più in grado di assolvere tale funzione stanti i livelli di servizio.
Il nuovo collegamento autostradale metterà a sistema:

- l'asse autostradale pontino Roma-Latina,
- l'Autostrada A1 diramazione Sud,
- la bretella autostradale A1 Fiano – San Cesareo.

Per quanto riguarda la fase di concertazione ed avvio delle procedure autorizzative, su richiesta di ANAS S.p.A., il 12 luglio 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aperto la conferenza dei servizi sul preliminare, volta alla definizione delle condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le licenze, i nulla osta e gli assensi, richiesti dalla normativa vigente.
Inoltre, l'importanza del progetto con i suoi notevoli risvolti territoriali, ambientali e di mobilità, unitamente alla valutazione dell'esito degli incontri che si stanno svolgendo, hanno evidenziato l'opportunità, prima di procedere alle successive fasi progettuali, di un maggiore coinvolgimento della collettività e dei diversi portatori di interessi al fine di affrontare sulla fase preliminare tutte le eventuali problematiche che potrebbero essere sollevate.
E' per questo che ANAS nel 2013 ha avviato una fase sperimentale propedeutica al Dibattito Pubblico, seguendo l'impostazione della proposta sulla legge di Dibattito pubblico con il territorio già inserita dal precedente Governo nel Disegno di legge Infrastrutture.
Tale fase sperimentale, che si è conclusa nel gennaio 2014, ha avuto i seguenti obiettivi:

1. evidenziare i punti di forza, le criticità e le posizioni assunte dai principali attori locali nei confronti della realizzazione del Collegamento autostradale Tor dè Cenci – A1;
2. indagare le opportunità politiche e le possibilità tecniche di avviare un dibattito pubblico sulla realizzazione dell'opera;
3. fornire indicazioni metodologiche ed organizzative in merito alla progettazione e gestione del possibile dibattito pubblico.

Inoltre, la ricerca ha avuto la finalità di verificare, da un lato, la disponibilità degli attori locali ad essere coinvolti e/o di sostenere un processo di ascolto e dibattito sulla realizzazione dell'opera, dall'altro, di indagare le caratteristiche e lo stato del conflitto (in essere o potenziale) che potrebbe accompagnare la realizzazione dell'opera.

5.4.2 Completamento del Collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte: SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia

L'itinerario Civitavecchia – Orte (SS 675) è inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121/2001 "1° Programma delle infrastrutture strategiche", nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa.
Attualmente il tratto di SS 675 realizzato tra Orte e Vetralla (svincolo di Cinelli) ha un'estesa di circa 49 km.

Il tratto da completare, che ha un'estesa di circa 24 km, si sviluppa dall'Aurelia fino allo svincolo di Cinelli, ed è cosi suddiviso:

- tratto Monte Romano Est – Cinelli: si sviluppa per circa 6,4 km ed è in corso la procedura di appalto per la realizzazione;
- tratto Monte Romano Est – SS 1 Aurelia, oggetto della nuova progettazione preliminare e dell'estesa di circa 18 km.

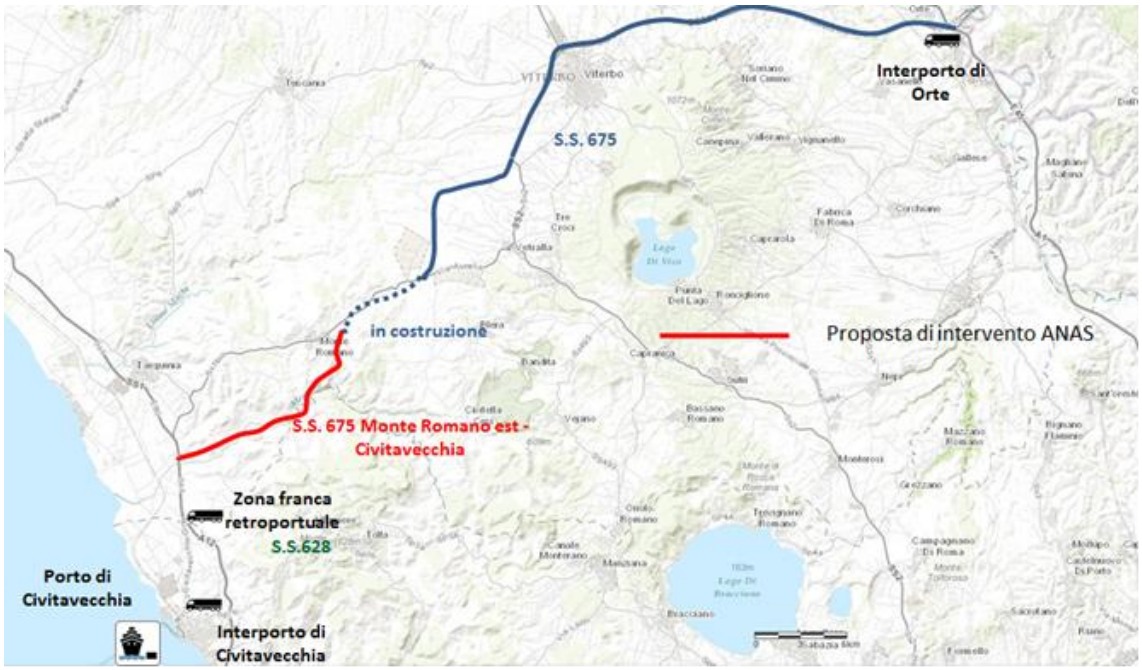


Figura 5.8 Collegamento SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia

Tale intervento costituisce l'ultimo tratto per il completamento del Collegamento Orte-Civitavecchia (lungo la SS 675) che ha un'alta valenza strategica poiché, non solo costituisce la connessione tra due interporti, ma rappresenta anche, attraverso la riconnessione con l'E45 e Ancona, il corridoio europeo di collegamento tra la penisola iberica e i paesi balcanici.
La realizzazione di quest'ultimo tratto consentirà di completare la chiusura di una importante maglia di collegamento alla rete primaria e migliorare l'accessibilità a importanti poli logistici; nello specifico consentirà di collegare il Porto di Civitavecchia con:

- l'Autostrada A1 Milano/Napoli (Asse prioritario 1 Berlino-Palermo, futuro Corridoio della Rete Core 5 Helsinki-La Valletta);
- l'Interporto di Orte;
- l'area industriale di Terni;
- l'itinerario Orte/Perugia/Ancona (Porto);
- l'itinerario internazionale Autostrada E45-E55 Orte/Ravenna/Venezia-Mestre (Porto);
- l'Autostrada A12 Roma/Civitavecchia/Genova (porto).

Figura 5.9 il sistema viario del centro Italia

Il collegamento con il Porto di Civitavecchia è particolarmente significativo, poiché negli ultimi dieci anni il Porto ha intrapreso un radicale programma evolutivo delle proprie capacità ricettive e dei mercati di riferimento, perseguendo uno sviluppo ragguardevole della sua ampiezza nell'ambito del posizionamento nel segmento del trasporto marittimo italiano ed europeo più in generale.
L'intervento quindi risulta di fondamentale valore strategico per l'assetto economico e territoriale come connessione delle regioni Lazio ed Umbria.
Collocandosi all'incrocio di fondamentali direttrici di trasporto ed in posizione centrale rispetto ai maggiori poli di produzione e di consumo del territorio a nord di Roma, l'Interporto di Orte rappresenta un'importante momento di integrazione, riorganizzazione e rilancio del sistema produttivo esistente.

5.4.3 Nuova Autostrada Livorno – Civitavecchia

Il "Corridoio Tirrenico" mette in comunicazione diretta l'Italia del Nord Ovest con Roma ed il Mezzogiorno e rappresenta una delle più importanti direttrici stradali in Italia. Allo stato attuale, il Corridoio Autostradale è interrotto e le autostrade A12 Livorno - Rosignano ed A12 Civitavecchia - Roma sono connesse tra loro dalla strada statale SS1 Aurelia, che dal punto di vista del tracciato presenta forti disomogeneità.
Il primo tratto di tale autostrada tra Livorno e Rosignano è stato realizzato negli anni novanta dalla Società Autostrada Tirrenica (SAT) che attualmente è concessionaria per la realizzazione e gestione dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia; nello stesso periodo è stata realizzata dall'ANAS una variante a 4 corsie della SS 1 Aurelia tra Rosignano e Grosseto Sud. Tra Grosseto Sud e Civitavecchia Nord la SS1 è invece ad oggi caratterizzata da una situazione particolarmente inadeguata alle esigenze di sicurezza e fluidità della circolazione, in quanto disomogenea per caratteristiche geometriche, con tratti a 2 e 4 corsie, con e senza

spartitraffico, con numerose intersezioni a raso della viabilità locale o minore e con accessi privati diretti sulla sede stradale.
L'obiettivo di riduzione dell'incidentalità, l'esigenza di potenziare le infrastrutture necessarie allo sviluppo delle zone interessate, hanno portato a realizzare, negli ultimi trentacinque anni, una serie imponente di studi e progettazioni sul migliore assetto da dare al collegamento stradale tra Rosignano e Civitavecchia.
La SS1 Aurelia ha condizioni di circolazione spesso critiche nei periodi estivi di intenso traffico turistico ed un tasso di incidentalità superiore alla media nazionale. Queste criticità rendono particolarmente urgente l'intervento di completamento del Corridoio Autostradale, che rappresenta un'infrastruttura strategica di interesse comunitario, nazionale e regionale.
In particolare, escludendo dall'analisi il lotto 1 tra Rosignano e San Pietro in Palazzi, la cui apertura in data 8 giugno 2012 ha risolto le principali problematiche connesse al traffico della tratta nord, da un punto di vista prettamente trasportistico, risulta ad oggi prioritario l'intervento di adeguamento delle tratte meridionali che presentano notevoli criticità in termini di "Livelli di Servizio".
In data 13 maggio 2015 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Regione Lazio, Autostrade per l'Italia SpA e la Società Autostrada Tirrenica pA; in base a tale Protocollo viene modificato il progetto stradale dell'intero collegamento e si prevedono caratteristiche autostradali nella tratta compresa fra Civitavecchia e Grosseto Sud e fra San Pietro in Palazzi e Livorno (già in esercizio). Sulla tratta compresa fra Grosseto Sud e San Pietro in Palazzi, invece, la sezione stradale rimane quella esistente e saranno effettuati interventi di manutenzione straordinaria, risanamento e messa in sicurezza.
Il sistema di pedaggiamento attuale è gestito in chiuso sulla tratta Livorno-Rosignano e in aperto sulla tratta Rosignano-San Pietro in Palazzi. Il pedaggio per le tratte di nuova realizzazione sarà gestito in aperto tramite barriere diaframmatiche.

5.4.4 Corridoio Intermodale Roma-Latina: tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"

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 tra cui quella corrispondente alla A12 - Pontina (Tor de' Cenci).
Tale 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.

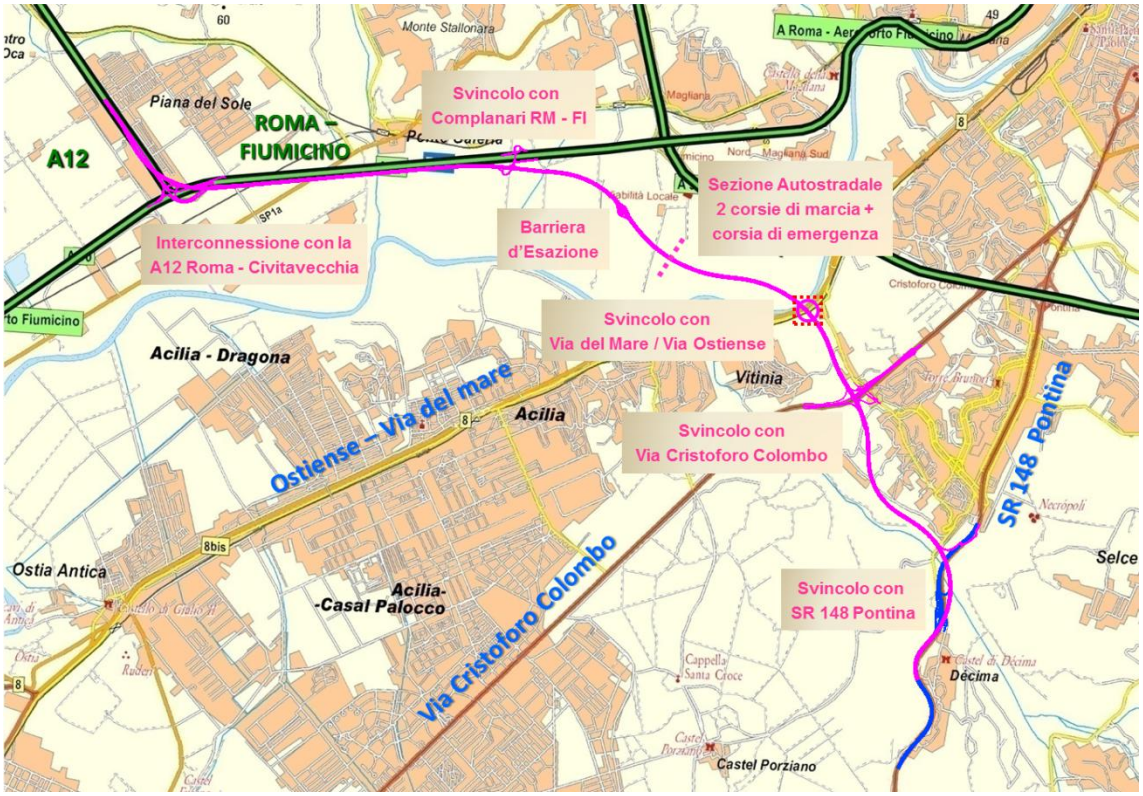
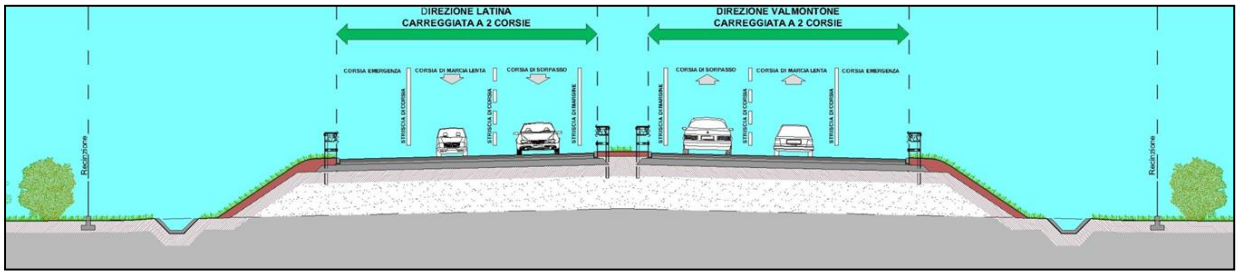


Figura 5.11 Corografia generale del Collegamento autostradale A12 - Tor de' Cenci

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.

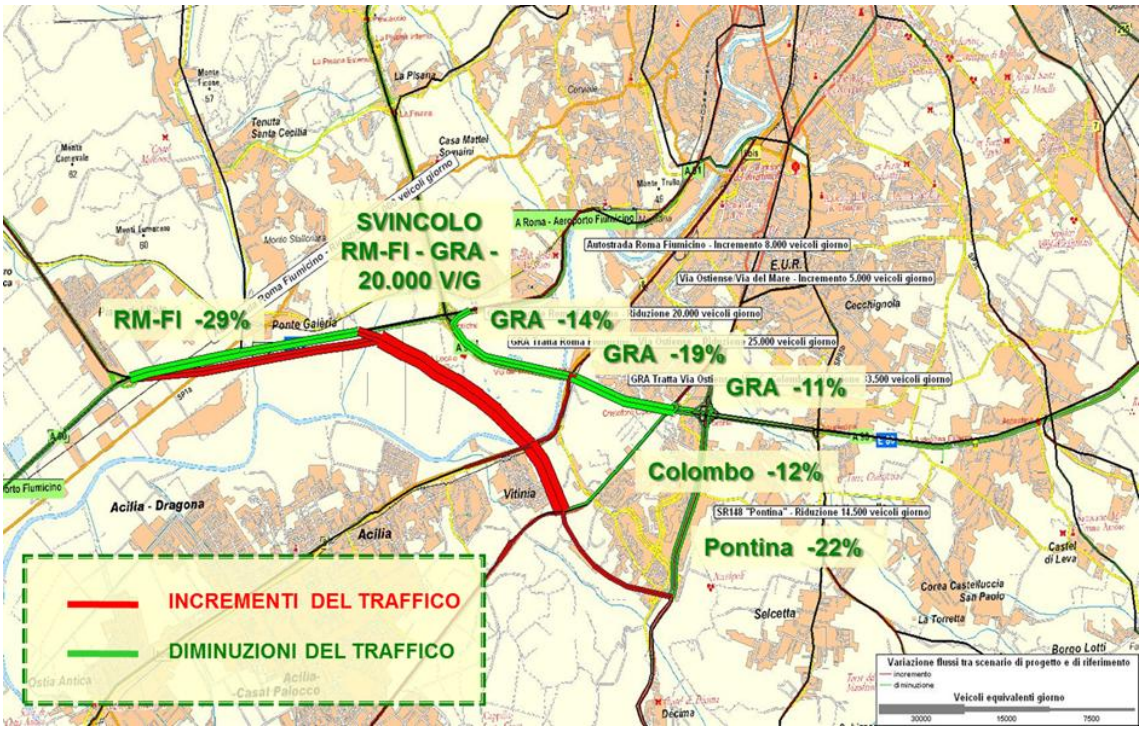


Figura 5.12 Studio trasportistico: riduzioni di traffico sugli assi esistenti sottesi dal collegamento autostradale A12-Tor de' Cenci

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 veicoli eq/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 veicoli eq/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 dè 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	D
Autostrada Roma Fiumicino	A12 - GRA	12.8	C	7,2	B

Tabella 5-1 Studio trasportistico: confronto fra i livelli di servizio attuali e quelli nello scenario di progetto sulla rete infrastrutturale esistente nell'area occidentale della Capitale

5.4.5 Corridoio Intermodale Roma-Latina: tratta autostradale Roma "Tor de Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"

L'opera, 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) di cui al paragrafo precedente e l'area nord della città di Latina, in località Borgo Piave.
Tale asse autostradale nel suo complesso attraversa il territorio dei comuni di Fiumicino, Roma, Pomezia, Ardea, Aprilia, Cisterna di Latina e Latina ed ha un'estesa di circa 65 km.

Figura 5.13 Corridoio intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone

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.

Figura 5.14 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 Torvajanica/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.

5.4.6 Ponte dei Congressi

Il progetto del Ponte dei Congressi all'Eur costituisce un'opera strategica che riguarderà una nuova porta della città per chi arriva dall'aeroporto nella zona del turismo congressuale dell'Eur.

L'intervento comprende la grande opera di riqualificazione stradale delle rotatorie, svincoli stradali e autostradali con il rifacimento del ponte della Magliana. In particolare è prevista la realizzazione di un ponte in acciaio sul fiume Tevere di 900 metri di lunghezza, con quattro corsie, due provenienti dall'autostrada Roma-Fiumicino, le altre due da viale Isacco Newton e via della Magliana, con uscite anche su viale dell'Oceano Indiano e su viale Egeo.

Dal punto di vista funzionale, l'intervento di realizzazione del Ponte dei Congressi è costituito dall'integrazione dei seguenti sub-interventi:

1. Realizzazione del nuovo sistema infrastrutturale stradale.
2. Miglioramenti/adeguamenti alle viabilità poste in adiacenza al nuovo sistema infrastrutturale
3. Realizzazione di un nuovo sistema ciclopedonale
4. Riqualificazione delle banchine del Tevere nei tratti in adiacenza al Ponte della Magliana ed al Nuovo Ponte dei Congressi
5. Realizzazione del Nuovo Parco Fluviale del Tevere tra il Ponte della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi (oggetto di separato progetto)

Figura 5-3 Ponte dei Congressi ed opere connesse

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema infrastrutturale ad anello rotatorio che utilizza nel verso "entrante" (direzione Roma) il nuovo Ponte dei Congressi e nel "verso uscente" (direzione Fiumicino) il ponte esistente della Magliana, organizzato su quattro corsie a senso unico di marcia, con rimozione della barriera spartitraffico centrale.
Il nuovo sistema infrastrutturale permetterà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la Via Cristoforo Colombo, consentendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e l'EUR e tra via Isacco Newton e l'EUR, mediante una rampa bidirezionale di svincolo su via dell'Oceano Pacifico. Si prevede anche la realizzazione di una rampa di uscita sulla Via del Mare in direzione Ostia/Stadio futuro, e di una rampa di uscita sulla Via Ostiense in direzione Roma.
L'anello rotatorio sarà ottenuto mediante la realizzazione di una nuova carreggiata stradale in direzione Roma, la riorganizzazione di parte delle carreggiate esistenti al fine di consentirne l'utilizzo a senso unico in direzione Fiumicino, e la realizzazione di una serie di rampe di connessione tra le due carreggiate.
Oltre alla realizzazione delle due carreggiate principali e delle relative rampe di svincolo, sono previsti interventi di sistemazione di un tratto di Via della Magliana, di un tratto di Via del Mare-Via Ostiense e dell'intersezione tra Viale Egeo/Via Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano.

Con la firma della Convenzione tra il Comune e il Provveditorato alle Opere Pubbliche per il Lazio, che ha il ruolo di Stazione appaltante, è stato dato il via alla gara. Il Provveditorato è infatti l'organo del ministero delle Infrastrutture incaricato di scrivere la gara europea entro il 2016.
Il Progetto risulta finanziato con ca 198,5 Mln €, di cui 145 Mln dal decreto «Sblocca Italia» e 53,5 Mln dal Comune di Roma.

5.4.7 Gli interventi per la connessione territoriale "dell'ultimo miglio"

Nel quadro complessivo dello sviluppo infrastrutturale del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana è emersa la duplice necessità di interconnettere i nodi infrastrutturali presenti/previsti all'interno di detto ambito territoriale e di aprirli rispetto alle reti lunghe, ossia di accrescerne i livelli di accessibilità territoriale.
La declinazione di tale esigenza di livello generale rispetto alle peculiarità del caso in specie e segnatamente alla presenza dei due poli infrastrutturali principali, ossia l'aeroporto di Roma Fiumicino ed il nuovo Porto commerciale di Fiumicino, ha prospettato le seguenti esigenze:

- *Connessione tra l'autostrada A12 ed il nuovo Porto di Fiumicino*
  Come emerge dall'analisi dell'assetto delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete viaria primaria, esiste un'evidente disconnessione tra l'asse autostradale ed il previsto nuovo Porto di Fiumicino, non esistendo di fatto una viabilità di accesso a detta infrastruttura. Tale circostanza comporta il sovraccarico delle esistenti reti di accessibilità portuale, con le connesse problematiche di ordine trasportistico ed ambientale.

La consapevolezza delle problematiche qui sinteticamente riportate hanno fatto emergere l'esigenza di una connessione con tra l'Autostrada A12 ed il nuovo porto commerciale, la quale, attraverso la previsione di un nuovo svincolo su detto asse autostradale e di una viabilità dedicata, sia in grado di garantire quei livelli di accessibilità che sono richiesti da un'infrastruttura della rilevanza del nuovo porto.

- *Connessione tra Autostrada A12 e l'Aeroporto di Fiumicino*

  Considerazioni analoghe a quelle svolte al punto precedente valvono anche per quanto riguarda l'Aeroporto di Fiumicino. Anche in questo caso, l'esigenza di una nuova connessione con l'asse autostradale trova fondamento nell'analisi dell'attuale assetto infrastrutturale, nella crescita della domanda di trasporto conseguente alle dinamiche di sviluppo dello scalo, nonché nelle problematiche di ordine trasportistico ed ambientale che potrebbero insorgere nel caso in cui l'offerta viaria non fosse adeguata.

  All'interno di tale contesto si colloca l'iniziativa relativa ad un nuovo collegamento che, grazie alla realizzazione di un nuovo svincolo e di una nuova viabilità dedicata, consenta di operare una redistribuzione dei traffici gravitanti sull'Autostrada A91, di rendere accessibile l'aeroporto anche alle percorrenze provenienti/dirette verso i settori settentrionali dell'area metropolitana romana, nonché di gestire l'incremento della domanda di trasporto conseguente alle dinamiche di crescita dello scalo.

- *Connessione intermodale tra la direttrice Pedemontana dei Castelli ed il nodo romano*

  L'idea progettuale della realizzazione della Pedemontana dei castelli, si è sviluppata contestualmente a quella di offrire all'utenza la possibilità di utilizzare mezzi di trasporto alternativi: le diverse ipotesi progettuali, prevedono la connessione della nuova arteria con opportuni nodi di scambio intermodali che consentano di accedere all'area urbana utilizzando mezzi di trasporto alternativi a quello stradale privato; il fine ultimo sarà quello di favorire lo spostamento modale della domanda dalla strada ai mezzi di trasporto pubblici su ferro o gomma, a più basso impatto ambientale.

  L'intervento intercetta le linee del ferro di penetrazione a Roma e le linee del trasporto pubblico, con le quali si potranno ipotizzare i nodi di scambio con la Pedemontana dei castelli.

  Nella progettazione del collegamento autostradale in questione, è stata dunque posta anche molta attenzione all'intermodalità facendo leva sulle intersezioni del nuovo bypass autostradale e del GRA con le linee ferroviarie a vocazione urbana e le metropolitane, studiando in loro prossimità possibili nodi di attestazione che favoriscano il passaggio dal mezzo di trasporto privato al mezzo di trasporto pubblico.

  In conclusione ne risulta una vasta rete di tracciati e nodi facenti leva su tre infrastrutture tangenziali – cintura ferroviaria, GRA e Pedemontana dei castelli - e tutte le radiali comprese tra la A12 e la A24.

Con la diversificazione dei nodi della rete in svincoli e nodi di scambio, si selezionano i flussi di traffico di lunga e breve percorrenza, e si incentiva lo scambio tra mobilità privata e mobilità pubblica.

- *Potenziamento degli svincoli del GRA e completamento delle sue complanari in area sud - ovest*

L'area metropolitana di Roma è uno dei nodi principali della rete core del corridoio scandinavo mediterraneo ed è anche uno dei più congestionati d'Europa per quanto concerne la mobilità nel territorio.

L'ambito metropolitano che soffre maggiormente delle criticità, sia infrastrutturali che di mobilità, è il settore sud ovest – sud est dell'area metropolitana romana, compreso tra l'autostrada A91 Roma-Fiumicino e la A24 Roma-L'Aquila, servito dall'Autostrada A90 Grande Raccordo Anulare (GRA).

In tale contesto infrastrutturale e di mobilità, si prevede il potenziamento degli svincoli del GRA del quadrante sud est-sud ovest e la progettazione del completamento delle complanari nello stesso settore, il cui progetto preliminare è volto al perseguimento dei seguenti obiettivi generali:

a) riduzione della congestione nella rete stradale principale dell'area riducendo i tempi di percorrenza e di trasporto merci lungo le principali direttrici stradali;
b) gerarchizzazione della rete di trasporto stradale separando gli spostamenti locali urbani da quelli di media–lunga percorrenza;
c) aumento della capacità di traffico delle principali direttrici stradali e autostradali in relazione alla loro riorganizzazione;
d) chiusura della maglia di rete autostradale;
e) diminuzione dei tassi di incidentalità complessivi nell'area per effetto dello spostamento modale e della riduzione della congestione;
f) riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico per effetto dello spostamento modale e della riduzione della congestione;
g) potenziamento dell'utilizzo del mezzo pubblico a scapito dell'uso del mezzo privato nell'accesso all'area urbana di Roma e agli aeroporti dell'area metropolitana, favorendo lo scambio modale.

L'implementazione del nuovo assetto della rete di trasporto multimodale del nodo romano sarà attuato attraverso diverse tipologie di intervento:

1. Infrastrutture stradali, mediante il completamento del bypass del nodo di Roma attraverso il progetto preliminare delle complanari del GRA nel tratto tra la Roma Fiumicino e la via Ardeatina ed il progetto preliminare del nuovo assetto degli svincoli sul GRA nel quadrante Sud Ovest – Sud Est
2. Corridoi della mobilità, prevedendo un corridoio di trasporto pubblico in sede riservato sulla Via Cristoforo Colombo al fine di connettere in modo rapido e diretto il polo direzionale di Roma (EUR) ed i popolosi quartieri esterni al GRA con il GRA stesso e l'interconnessione con l'itinerario Infernetto–Fiumicino

Aeroporto, con il principale aeroporto della Capitale, Fiumicino-Leonardo da Vinci.

3. Nodi intermodali, mediante un sistema di nodi di scambio a supporto dell'itinerario Colombo, sia in corrispondenza del GRA sia all'altezza del previsto interscambio con l'itinerario Infernetto–Fiumicino Aeroporto. Verrà inoltre progettato il nodo di interscambio con la ferrovia Roma Lido in corrispondenza della prevista stazione "Giardini di Roma" ubicata a ridosso del GRA.

5.5 Settore portuale

5.5.1 Sviluppo del porto di Civitavecchia

5.5.1.1 Il network portuale ed il Porto di Civitavecchia

Il network dei Porti di Roma e del Lazio, costituito da Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, rappresenta un unico esempio del panorama nazionale di rete a livello regionale e costituisce un elemento fondamentale per la creazione della "Piattaforma Logistica del Lazio".

Il network punta alla razionalizzazione ed integrazione delle risorse dei singoli scali e favorisce il trasporto marittimo e la crescita dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

Oltre all'area laziale e, in particolare, a quella romana con oltre tre milioni di persone, il network rappresenta un punto di riferimento per altre regioni con i loro mercati, quali la Campania, l'Umbria, la Toscana e le Marche e per l'accesso a importanti zone turistiche italiane.

La crescita sia dei traffici scalanti le strutture portuali, sia delle attività economiche connesse, nonché l'azione di potenziamento dell'operatività complessiva degli scali, realizzata in una fase di congiuntura economica non favorevole, oggi pone il network in uno stati di efficienza che permette di consolidare la posizione di cluster nel panorama mediterraneo, europeo ed intercontinentale.

La configurazione dello scalo è del resto intimamente connesso alla strategia di fondo a cui si uniforma l'Azione dell'Autorità Portuale: quella di rappresentare il gate marittimo della seconda area di consumo italiana (Roma e il suo hinterland).

Ciò è avvenuto nell'ultimo triennio attraverso il definitivo consolidamento del processo avviato che ha visto la trasformazione del porto con orizzonte commerciale legato a traffici regionale e di collegamento marittimo-ferroviario con la Sardegna a infrastruttura di riferimento per uno degli Hub logistici di primario rilievo a livello europeo.

In testimonianza di quanto sin qui esposto si evidenziano:

1. il ruolo di scalo leader del Mediterraneo assunto e fortemente consolidato nel settore delle navi da crociera (con gli oltre 2.500.000 transiti annuali e punte giornaliere di oltre 45.000 passeggeri/turisti gestiti);
2. il recentissimo avvio di traffici strategici per il sistema produttivo nazionale, come nel caso della produzione automotive F.C.A. (Fiat-Chrysler-Automobiles) realizzata nello stabilimento di Melfi e destinata al mercato del Nord America ha consentito l'attivazione di una linea diretta dal Porto di Civitavecchia per i Porti di Halifax e Baltimora, rendendo possibile la produzione di autovetture in Italia che hanno un marchio americano e saranno commercializzate in 100 diversi paesi del mondo con il più grande armatore italiano del settore Ro-Ro Grimaldi Group;
3. la conferma di scalo leader di riferimento per la filiera di alimentazione dell'importante insediamento siderurgico di Terni;
4. l'avvio della fase realizzativa del Nuovo Terminal Container, alla base della "Piattaforma Lazio", con caratteristiche oceaniche in grado di accogliere unità da 18.000 Teus;
5. l'utilizzazione di criteri dell'economia circolare per la trasformazione del Porto storico, sito in un contesto unico al mondo, in Marina Yachting;
6. il ruolo di soggetto attuatore della Zona Franca Aperta nelle aree portuali e retroportuali;
7. la conquista della leadership nel traffico ortofrutticolo con l'attivazione della prima linea diretta che il nostro paese, attraverso il porto di Civitavecchia, avrà con il Guatemala, la Costa Rica e la Colombia attraverso l'armatore genovese Cosiarma.

Il porto ha avviato una serie d'interventi previsti dal PRP che porteranno:

- l'allontanamento delle attività commerciali dal porto storico,
- l'individuazione e sviluppo di aree dell'immediato entroterra per la realizzazione di attività industriali e commerciali,
- la riorganizzazione funzionale del porto,
- il miglioramento in termini di quantità e di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere,
- l'incremento in termini di qualità e di quantità dei servizi per gli operatori portuali,
- il rilancio delle attività turistiche della città attraverso il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale del porto storico,
- il miglioramento dei collegamenti con l'entroterra.

Di seguito si riporta una breve descrizione degli interventi di carattere generale.

5.5.1.2 Apertura bocca a sud del porto e ampliamento banchina

Tale intervento è destinato a cambiare la fisionomia del porto storico e dell'antemurale.

L'apertura della bocca a sud dello scalo, come era in origine il porto di Traiano, sarà realizzata alla radice dell'antemurale, poco oltre il Forte Michelangelo e consentirà di separare il traffico diportistico da quello passeggeri e commerciale, evitando l'utilizzo promiscuo del canale di accesso.

Il bacino storico sarà chiuso a Nord, all'altezza di Molo Vespucci, da un ponte mobile che servirà a ricollegare a terra l'antemurale, che continuerà ad essere adibito a terminal crociere e nella parte più a Sud, accanto alla nuova apertura, sarà realizzato anche un nuovo attracco.

Figura 5-4 Apertura bocca a sud del porto

5.5.1.3 Terminal crociere antemurale

Terminati i lavori di allargamento dell'antemurale Cristoforo Colombo, sul quale (dove prima erano presenti gomiti e strettoie) l'Autorità Portuale ha realizzato ampi piazzali con una nuova viabilità ed una migliore accoglienza per i mezzi che hanno accesso al terminal crociere.

Si prevede inoltre l'allargamento di 40 metri di un ulteriore tratto di 300 metri di lunghezza della diga foranea.

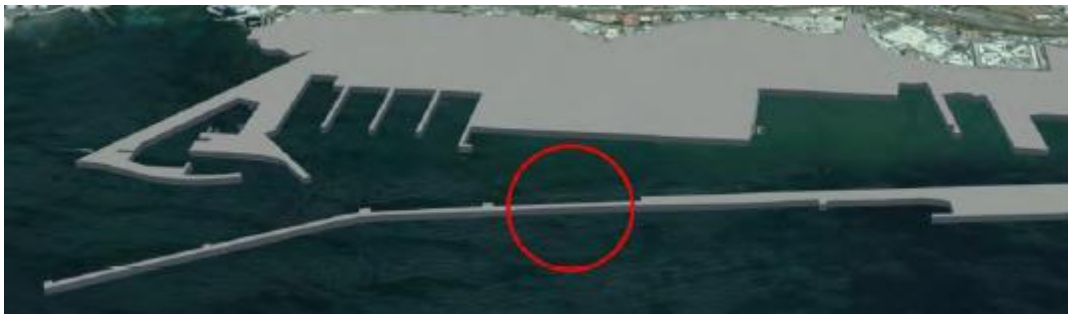
La società concessionaria Rct realizzerà una serie di terminal al servizio delle 6 mega navi che, una volta ultimati gli investimenti, potranno stazionare contemporaneamente sull'antemurale, aggiungendosi agli altri 2 attracchi per unità più piccole situati nel porto storico e agli ulteriori 2 accosti dedicati, previsti a nord nella darsena traghetti.
Complessivamente sarà realizzato un grande "terminal diffuso", in grado di movimentare altro 36.000 passeggeri contemporaneamente.

5.5.1.4 Terminal crociere banchina

Al fine di utilizzare la banchina 25 per i container, come previsto dal Piano regolatore del porto, le navi da crociera saranno trasferite sulle banchine 33- 34, lunghe 360 metri, dove sarà creato un nuovo terminal.

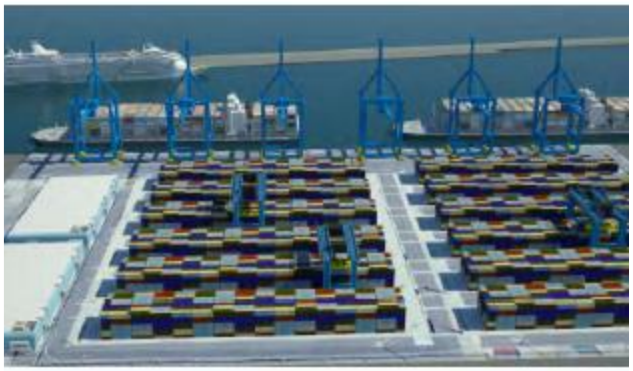
5.5.1.5 Terminal crociere banchina 13

Nei finanziamenti per l'ambito del secondo lotto di opere strategiche vi è compreso l'ampliamento della banchina 13 in testa all'antemurale, che consentirà di poter avere a disposizione un nuovo importante attracco per navi da crociera.



5.5.1.6 Porto container commerciale

Liberare la banchina 25 dai traffici crocieristici consentirà di attuare pienamente il PRP, che prevede l'utilizzo della stessa a servizio del Terminal Container.
Lo stesso Terminal sarà potenziato con l'utilizzo di 6 nuove gru (Ship to Shore).
Le potenzialità di movimentazione saranno portate a 700.000 teus, con l'obiettivo per il prossimo anno di movimentare 300.000 teus totali.



5.5.1.7 Darsena traghetti e piazzali di servizio area terminal traghetti

Le opere marittime della nuova darsena traghetti intitolata a Sant'Egidio, saranno terminate all'inizio del 2015.
Con l'investimento previsto dalla Legge Obiettivo e finanziato dal CIPE e dall'Autorità Portuale, il porto di Civitavecchia avrà 9 nuovi attracchi, di cui 6 per cruise-ferry ro-ro, 2 per navi da crociera ed 1 dedicato per terminalista ex art. 18 cod. nav.

Oltre all'ulteriore prolungamento di 400 metri dell'antemurale, sarà realizzata anche una nuova darsena servizi per le imbarcazioni delle forze dell'ordine, i servizi tecnico-nautici, la flotta pescherecci, il bunkeraggio ed i cantieri navali.

Per quanto riguarda i piazzali di servizio all'area terminal traghetti, dal 2014, sarà avviata la loro realizzazione insieme alla nuova stazione marittima e dei parcheggi multipiano.

5.5.1.8 Opere di edilizia demaniale e di servizio

Per le opere di edilizia demaniale e di servizio, indispensabili per l'operatività della nuova darsena, sarà necessario reperire finanziamenti.

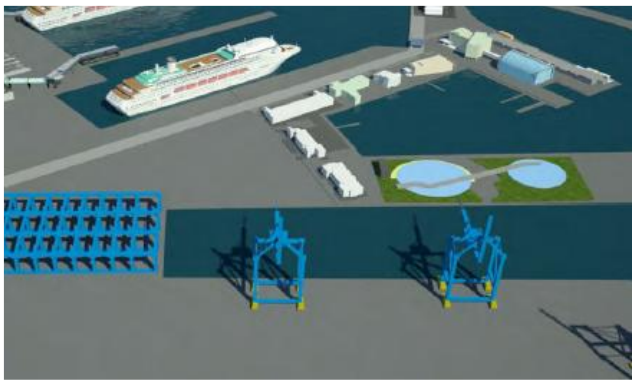
Si sta rivedendo la progettazione già effettuata nel 2005, coinvolgendo il Provveditorato, le Forze dell'Ordine e tutti i futuri utilizzatori della darsena.

5.5.1.9 Darsena energetico grandi masse nuovo terminal container

L'investimento per la darsena energetico grandi masse, è a parziale contributo pubblico. La quota privata è a carico del Gruppo Gavio che ha rilevato il controllo della Compagnia Porto Civitavecchia, con Enel ed Unicredit quali soci di minoranza. Terminato lo sminamento, i lavori partiranno con il primo stralcio che prevede la realizzazione della diga foranea e della banchina multipurpose, con 80.000 mq. di piazzale disponibile.
In linea con le direttrici di sviluppo del traffico container del Mediterraneo è stata operata una fondamentale riconversione delle opere previste dal piano regolatore portuale relativa alla darsena energetica grandi masse.
Il previsto sviluppo di tale modalità di trasporto, attraverso l'utilizzazione di unità navale di dimensioni pari o superiori a 360 metri lineari con pescaggi pari o superiori a 18 metri lineari e con capacità di trasporto pari a 18.000 TEUs, impone alle strutture portuali caratteristiche tali che nella parte EST del Mediterraneo Occidentale oltre Vado, potranno essere soddisfatte, grazie al nuovo terminal solo a Civitavecchia. Pertanto è stato predisposto un adeguamento funzionale al Piano Regolatore e sono in orso ulteriori sviluppi progettuali con un partner privato che rappresenta uno dei principali gruppi di logistica mondiale sul mercato, per il previsto inserimento nel Piano dei Progetti Prioritari finanziato dalla Commissione Europea "Piano Juncker". L'impegno complessivo dell'opera è previsto di 524 milioni di Euro di cui 320 a carico del privato.

5.5.1.10 Bacino di carenaggio

A nord del nuovo terminal container è prevista la realizzazione di un bacino di carenaggio per il refitting di unità da oltre 330 metri di lunghezza, in virtù della crescente domanda di strutture per la manutenzione di unità navali di grandi dimensioni.
Sulla base di studi ed analisi di mercato effettuati per la determinazione delle caratteristiche tecniche e della quantificazione del quadro economico, il bacino rientrerà nella tipologia "dry dock" e "hydro lift" di ultima generazione, che consentirà di contenere gli spazi a terra necessari.



5.5.2 Nuovo porto commerciale di Fiumicino

Il porto attualmente ha le caratteristiche di porto-canale, con funzioni in particolare concentrate ad attività peschereccia, diportistica e cantieristica. È lungo 1400 metri, largo 40 metri all'interno e 36 metri circa alla foce.
Oggi, oltre ad essere un importante porto per pescherecci e natanti da diporto, punto di partenza per visitare le località limitrofe, è scalo soprattutto in estate per la partenza dei traghetti verso le isole Ponziane, Flegree e Golfo Aranci, grazie ai mezzi veloci della Compagnia di Navigazione Tirrena. Oltre al traffico passeggeri, nel porto di Fiumicino si movimentano rinfuse e prodotti petroliferi, attraverso la vicina piattaforma petrolifera che rifornisce le raffinerie dell'entroterra.

L'autorità portuale intende creare un vero e proprio nuovo porto commerciale.
Il progetto prevede di separare i traffici portuali di diversa natura commerciale, riservando il porto canale a fini prevalentemente turistici ed alla pesca e concentrando i flussi commerciali e crocieristici nel bacino esterno. Il porto canale è stato mantenuto nella sua configurazione attuale; le condizioni di agitazione ondosa interna sono migliorate dal progetto, disponendo a distanza dalla foce un'opera di difesa che consente il libero deflusso delle acque fornendo allo stesso tempo un riparo dalle onde provenienti dal I quadrante. Per il bacino commerciale, localizzato a fianco del molo nord del porto canale e destinato ad accogliere i traffici del nuovo porto commerciale-crocieristico, è stata prevista una configurazione "a bacino" con imboccatura rivolta a NW.

Gli obiettivi alla base dell'intervento possono dunque riassumersi nei seguenti punti :

- spostamento della flotta pescherecci in una darsena a destinazione esclusiva; pur non ipotizzando una crescita della flotta peschereccia d'altura, la creazione di un nuovo bacino e di specifiche aree e di servizi dovrebbe consentire un miglior utilizzo di tutte le risorse; la realizzazione di nuovi spazi destinati al trattamento del pescato dovrebbe consentire inoltre di pianificare il traffico e di ridurre i fenomeni di congestionamento;
- creare un terminal per il traffico crocieristico e traghetti, così da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico-commerciale; il nuovo porto di Fiumicino vuole offrire la possibilità di approdo a navi da crociera internazionale, ai mezzi del servizio

traghetti (soprattutto verso la Sardegna), per ridurre il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia, struttura a cui di fatto Fiumicino si vorrebbe affiancare; a tale flusso turistico si lega un indotto con effetti positivi anche sulle altre attività commerciali presenti (cantieristica, servizi alberghieri ed attività ristorative, ecc);

- riqualificare il contesto urbano, sia in termini di immagine (riassetto del fronte panoramico sul mare) che di organizzazione funzionale (demolizione delle strutture petrolifere, realizzazione di aree per la sosta, valorizzazione delle strutture turistiche, ecc.);
- permettere la riorganizzazione dei flussi di traffico, attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi di entrata e di uscita e la differenziazione degli accessi;
- adeguare le trasformazioni economiche e strutturali del bacino portuale a quelle di tutto l'ambito urbano.

Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino potrà rappresentare il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercity, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono questa area la piastra intermodale per l'intera Italia centrale.
Il nuovo scalo vuole rivestire notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare, che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto, che potrà essere collegato direttamente con un sistema people mover; la possibilità di raggiungere Roma in brevissimo tempo e di sviluppare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione del Tevere.

5.5.3 Ulteriori elementi sviluppati per il settore Portuale

Nel corso della fase di definizione del quadro delle iniziative formulate rispetto al settore portuale, in particolare al porto di Civitavecchia, si articolano due gruppi di iniziative aggiuntive, riconducibili ad un possibile ampliamento nel futuro del porto stesso e al miglioramento della accessibilità portuale.

In tal senso è possibile sintetizzare quanto segue:

- Assetto aree retroportuali
  - *Sviluppo delle funzioni relative al ciclo delle merci*
    Se da un lato il porto di Civitavecchia oggi rappresenta il primo scalo crocieristico del Mar Mediterraneo, nel contempo si propone di diventare un importante snodo intermodale per lo scambio delle merci.
    Al fine di rispondere a detta esigenza sono in corso di sviluppo i seguenti progetti:
    - Area retroportuale "Parco del Mediterraneo"

L'iniziativa "Parco del Mediterraneo" è volta a realizzare uno dei più importanti poli logistici a livello nazionale ed internazionale. All'interno di un'area posta a circa 4 km dal Porto di Civitavecchia ed avente un'estensione pari a 450 ettari, è prevista la realizzazione di edifici da destinare ad attività logistiche, produttive, industriali, servizi e deposito doganale.

– Area retroportuale "Patto degli Etruschi"
  L'area retroportuale "Patto degli Etruschi", promossa mediante il PRUSST "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il territorio degli Etruschi", ha come idee forza la "Promozione e rilancio del turismo, lo sviluppo del settore agricolo ed alimentare e lo sviluppo delle attività di servizio sia commerciale, gestionale ed informatico, che artigianali ed industriali compatibili con le vocazioni del territorio".

- Accessibilità portuale su strada
  - *Riammaglio dei collegamenti rete primaria-porto*
    La realizzazione del nuovo tratto di Autostrada A12 ha evidenziato la necessità di collegare l'area portuale con la nuova infrastruttura viaria.
    Con riferimento a detta esigenza è stato prefigurato un complesso di interventi infrastrutturali riguardanti nuovi innesti in corrispondenza della SS675 "Civitavecchia-Orte" e Aurelia, con relativa realizzazione di complanari.

- Accessibilità portuale su ferro
  - *Connessione Porto-Zona franca*
    A seguito della realizzazione della nuova Zona franca retroportuale, l'Autorità portuale reputa indispensabile valutare la possibilità di realizzare un nuovo collegamento ferroviario tra questa ed il Porto di Civitavecchia.

5.6 Iniziative emerse dalle attività dei Tavoli

In coerenza alla metodologia ed alle fasi che temporalmente si sono succedute nel corso dell'elaborazione del presente Piano ed al fine di avere un quadro descrittivo completo delle iniziative che hanno portato poi alla definizione dei diversi interventi, si è ritenuto opportuno inserire in tale sede anche le ulteriori iniziative emerse in sede di concertazione nei Tavoli Tematici.

Rappresentando infatti tali momenti un possibilità concreta di confronto tra i diversi Soggetti del Gruppo di Lavoro è stato possibile coniugare le diverse esigenze al fine di dare vita ad ulteriori iniziative, le quali a loro volta soddisfavano obiettivi comuni.

In via sintetica si riportano le seguenti iniziative, rimandando poi alle schede di Piano per gli approfondimenti del caso:

- Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton;
- Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari;
- Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare la zona aeroportuale
- Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino;
- People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord;
- Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia;
- Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia;
- Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto di Civitavecchia;
- Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia;
- Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia;

6 IL CONTESTO PIANIFICATORIO

6.1 Il quadro pianificatorio assunto a riferimento

Il quadro di riferimento degli strumenti pianificatori che a diverso titolo governano il sistema dei trasporti e che, come tali, ricomprendono anche la quota parte di detto sistema appartenente al Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana, deve necessariamente considerare tutti i diversi livelli di programmazione e pianificazione, a partire dal livello internazionale per concludere con quelli comunali.

Muovendo da tale assunto, il quadro pianificatorio assunto a riferimento è stato costruito distinguendo gli atti di pianificazione e programmazione, dapprima, secondo le due famiglie della pianificazione "ordinaria" e di quella "negoziata", nonché al loro interno successivamente articolandoli in ragione della tipologia "generale" e "separata" di pianificazione. Ovviamente, stanti le finalità del presente Piano, per quanto attiene alla pianificazione separata si è fatto precipuo riferimento a quella del settore trasporti.

Tipologia e livello	*Strumento*	*Titolarità*	*Stato approvativo*
Settore trasporti Comunitario	Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"	Commissione europea	COM(2011) 144, marzo 2011
	Rete Ten-t	Commissione europea	Approvato nel novembre 2013
Ordinaria Settore trasporti Stato	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)	Ministero Infrastrutture e Trasporti	Approvato con DPR 14/03/2001
	Piano Nazionale della logistica	Ministero Infrastrutture e Trasporti	Approvato con Deliberazione CIPE 22 marzo 2006
	Piano Generale della Mobilità	Ministero Infrastrutture e Trasporti	Linee guida
	Piano Nazionale degli aeroporti	Ministero Infrastrutture e Trasporti	Approvato dal Consiglio dei ministri il 30 settembre 2014
Ordinaria Settore trasporti Enti territoriali	Piano Mobilità Lazio	Regione Lazio	
	Piano di bacino dei passeggeri	Provincia di Roma	Approvato con DCP n. 215 del 15/11/2007

Tipologia e livello	*Strumento*	*Titolarità*	*Stato approvativo*
	Piano Merci	Provincia di Roma	Approvato con DGP n. 1670/46 del 12/12/2007
	Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia	l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta	Approvato con DGR n.121 del 23/03/2012
	Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino	l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta	Approvato con DGR n.358 del 13/7/2012
Negoziata Settore trasporti	Programma delle Infrastrutture Strategiche – XI Allegato alla Nota di aggiornamento al DEF2013	Ministro dell'economia e delle finanze	Delibera CIPE n. 26 del 1 Agosto 2014
	Programma delle Infrastrutture Strategiche – XI Allegato al DEF2015	Ministro dell'economia e delle finanze	Approvazione Consiglio dei Ministri 10 Aprile 2015
	Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio	Governo e Regione Lazio	Siglata il 16 giugno 2011
	Protocollo d'intesa per il miglioramento della mobilità ferroviaria regionale del Lazio	Regione Lazio, RFI, Trenitalia	Febbraio 2011
	Accordo MIT e FS Italiane per collegamenti AV con Aeroporti	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e FS Italiane	Siglata il 26 agosto 2014
	Convenzione ed il Contratto di Programma contenuti all'interno dell'Atto unico approvato con DPCM 21 Dicembre 2012	ENAC Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ADR	Decreto Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21.12.12
	Programma di Riqualificazione Urbana di Sviluppo Sostenibile	Comune di Civitavecchia come soggetto promotore	Accordo Quadro tra il Comune di Civitavecchia e il MIT–

Tipologia e livello	Strumento	Titolarità	Stato approvativo
	del Territorio "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il patto degli Etruschi"	capofila	Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, delle politiche del personale e gli affari generali, siglato il 31 maggio 2012
Ordinaria generale	Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)	Regione Lazio	In fase di elaborazione
	Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	Regione Lazio	Adottato con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007
	Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)	Provincia di Roma	Approvato con DCP n.1 del 18/1/2010
	Piano Regolatore Generale di Civitavecchia	Comune di Civitavecchia	Approvato con DPR 02/10/1967 e successive varianti
	Piano Regolatore Generale di Fiumicino	Comune di Fiumicino	Approvato con DGR n. 162 del 30/03/2006
	Piano Regolatore Generale di Roma	Comune di Roma	Approvato con DCC n. 18 del 12/02/2008

Tabella 6-1 Quadro della pianificazione

Nelle pagine seguenti è fornita una sintetica descrizione degli strumenti pianificatori presi in considerazione.

6.2 Pianificazione ordinaria settore trasporti

6.2.1 Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea ha pubblicato un libro bianco intitolato: "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse" che delinea dieci obiettivi prioritari ed una tabella di marcia di quaranta iniziative strategiche per sviluppare, da qui al 2050, uno spazio unico europeo dei trasporti, competitivo e sostenibile.

La Commissione, oltre ad assicirare che le sue proposte permettano di migliorare la competitività dei trasporti, garantirà nel contempo il raggiungimento dell'obiettivo di ridurre come minimo del 60% le emissioni di gas serra del settore dei trasporti entro il 2050.

I dieci obiettivi individuati dalla Commissione, che saranno anche intesi come parametri comparativi, sono i seguenti:

1. Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030.
2. Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea del 40% (e se praticabile del 50%) le emissioni di CO2 provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.
3. Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate.
4. Completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia.
5. Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una "rete essenziale" TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi.
6. Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.
7. Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portate a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo (ERTMS, ITS, SSN e LRIT, RIS) nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo).
8. Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
9. Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto.
10. Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.

Questa strategia globale mira a organizzare un sistema competitivo di trasporti in grado di favorire la mobilità, eliminare i principali ostacoli che sussistono in settori chiave e alimentare la crescita e l'occupazione.
L'obiettivo è anche la riduzione sia della dipendenza dell'Europa nei confronti delle importazioni di petrolio che delle emissioni di carbonio dovute ai trasporti: si prevede un -60% entro il 2050.

6.2.2 La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T, approvato dalle istituzioni dell'Unione europea nel novembre 2013, dell'Unione europea prospetta la creazione di una rete articolata in due livelli:

- una rete centrale a livello UE, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi,
- una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale.

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 prospetta una revisione della rete TEN-T allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente.
Per realizzare questo obiettivo la Commissione delinea una strategia a lungo termine fino al 2030/2050 che prevede interventi volti a:

- migliorare la pianificazione della rete a livello UE sulla base di un approccio più coerente e trasparente;
- rafforzare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta degli itinerari, le valutazioni ambientali e di costo-benefici per i progetti di interesse comune;
- garantire la configurazione ottimale della rete ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE;
- favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete;
- migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto passeggeri e merci e consentire una mobilità senza ostacoli per tutti gli utenti, in particolare per gli anziani, i disabili e le persone a mobilità ridotta;
- promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia;
- fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse e promuovere un ampio uso delle modalità di trasporto a più basso indice di emissioni e di quelle che utilizzano sistemi di propulsione alternativi;

- effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti e migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali o antropiche (precipitazioni, tempeste, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere).

Per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti è previsto uno stanziamento proveniente dal Fondo di coesione (e quindi possono accedervi gli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE-27; l'Italia non potrà pertanto beneficiarne).
Nell'ambito della rete centrale sono stati individuati dieci corridoi, di cui quattro di diretto interesse per l'Italia:

- il corridoio 1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna, nell'ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;
- il corridoio 3 Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese che comprenderà, tra l'altro, i collegamenti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Diva;
- il corridoio 5 Helsinki-La Valletta che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;
- il corridoio 6 Genova-Rotterdam che comprenderà i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara (cosiddetto "terzo valico appenninico").

6.2.3 Piano Generale Trasporti e della Logistica (PGTL)

Documento elaborato nel 2001 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come quadro di riferimento di un insieme di interventi sui sistemi di trasporto finalizzati a rafforzare lo sviluppo economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile.
In ragione di tale approccio il Piano, definiti gli obiettivi da perseguire, individua una serie di indirizzi strategici che, per quanto concerne il sistema infrastrutturale, si concentrano sul Sistema Nazionale Integrato Trasporti (SNIT), modello interpretativo dello stato attuale e di prefigurazione dell'assetto infrastrutturale futuro.
Il Piano definisce lo SNIT relativamente ai:

- Sottosistemi lineari (ferroviario e stradale), analizzando le opere di maggiore impegno economico e realizzativo, ed individuando alcune priorità.
- Sottosistemi delle infrastrutture puntuali (porti, aeroporti e centri merci), indicando le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione, il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento, rimandandone la definizione completa alla fase di approfondimento.

6.2.4 Piano nazionale della logistica

Approvato dal CIPE con la Delibera n.44 del 22/3/2006, è un'articolazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica; secondo il CIPE il Piano si pone quale riferimento chiave per ogni azione strategica nel comparto delle infrastrutture e del territorio, armonizzando l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento:

- riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci,
- riorganizzare la portualità e l'aeroportualità,
- alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane,
- mettere in sicurezza il sistema trasportistico,
- ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività.

6.2.5 Schema del Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Piano è stato sviluppato in forma di proposte e mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa. Le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario sono così individuate:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Nel documento consultabile dal web si indicano i criteri per l'individuazione degli aeroporti di interesse strategico e degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale, individuando in particolare 11 aeroporti strategici (10 + Pisa/Firenze a condizione che realizzino la gestione unica) e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale, a specifiche condizioni. Gli aeroporti strategici sono: Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino, Bologna, Pisa-Firenze, Napoli, Bari, Lamezia, Catania, Palermo, Cagliari.

6.2.6 Piano Regionale Trasporti Mobilità e Logistica

La Giunta regionale del Lazio, al fine di favorire lo sviluppo e la valorizzazione della Regione Lazio come propulsore del Centro Italia, nodo cruciale del sistema infrastrutturale nazionale ed europeo, ha deciso di avviare il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica per ottimizzare le condizioni di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.
Il Piano Regionale della Mobilità della Regione Lazio ha come macro obiettivi quelli di adeguare le infrastrutture e i servizi di trasporto alle esigenze territoriali e, in secondo luogo, di ristabilire un equilibrio sostenibile fra domanda e offerta di trasporto individuale e collettiva.
Tale progetto si pone come obiettivi principali:

- Lazio propulsore del Centro Italia: stimolare il senso di appartenenza alla Regione e il desiderio di essere protagonisti del processo di condivisione e di crescita della comunità regionale.
- Meno auto in circolazione, più rispetto per l'ambiente: abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico derivanti dall'utilizzo dell'automobile privata riducendo i fenomeni di congestione del traffico.
- Il trasporto pubblico locale. Comodo, puntuale, economico: aumentare la percentuale dei cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi, i lavoratori e gli studenti potranno raggiungere la loro destinazione in maniera veloce e sicura.
- La sicurezza sulla strada patrimonio di tutti: rispettare se stessi e gli altri per rispettare la vita.
- Il Piano a misura di persona: in una comunicazione con il cittadino efficace e costante da sviluppare in tutto il processo di elaborazione del Piano.

Il Piano della Mobilità del Lazio si compone di diverse fasi ciascuna caratterizzata da differenti attività:

- Quadro conoscitivo
- Scenari e visione
- Schema di Piano
- Il Piano e la VAS
- Attuazione e Monitoraggio

Allo stato attuale, il processo di redazione del Piano è giunto al completamento delle prime due fasi, con l'elaborazione dei documenti relativi al Quadro conoscitivo ed agli Scenari e visione.
Nello specifico, il documento Scenari e visione si compone di due parti, la prima relativa agli scenari di riferimento, la seconda alla visione.
Gli scenari di riferimento sono relativi agli sviluppi futuri della mobilità, dei trasporti e della logistica che conseguono alle tendenze in atto e agli interventi previsti nei Piani e Programmi. Gli interventi previsti sono classificati in due scenari di riferimento: *do minimum*, interventi progettati, finanziati e in corso di realizzazione, e *do everything*, interventi solo

proposti o ancora da consolidare o molto conflittuali (cfr. T12 Carta del PRMLT: Scenario infrastrutturale "Do Everything").
La visione riguarda invece gli obiettivi che si vuole vengano conseguiti per il sistema di trasporto della Regione.

Nell'ambito degli scenari di riferimento relativi agli sviluppi futuri della mobilità si hanno le seguenti considerazioni per ciascun sistema di trasporto:

- Sistema logistico e intermodalità merci
  Le funzioni future da sviluppare per il sistema logistico del Lazio sono:
  - Distributiva: piattaforme logistiche nei pressi dei principali nodi intermodali e nelle aree urbane a maggiore concentrazione di attività distributive.
  - Logistica a valore aggiunto: nei pressi delle porte di accesso al territorio.
  - Intermodale: crescita del traffico legata alla capacità esistente, a un maggiore uso della ferrovia, al miglioramento dell'accessibilità e alla crescita del porto di Civitavecchia e del cargo aereo.
- TPL e intermodalità passeggeri
  Per tale sistema lo scenario *do minimum* prevede i seguenti interventi:
  - Potenziamento intermodalità – creazione di nodi di scambio gomma-ferro efficaci, coordinamento degli orari del servizio su gomma con quelli del servizio ferroviario.
  - Potenziamento dell'infomobilità – sistema di bigliettazione elettronica integrata regionale, piattaforma integrata di infomobilità.
  - TPL extraurbano – rafforzamento dell'intermodalità e del ruolo primario delle rete ferroviaria, esternalizzazione di parte della percorrenza chilometrica di Co.Tra.L. per almeno il 10% della produzione; re-indirizzamento verso le stazioni dei percorsi sovrapposti alle linee FR per percorsi superiori ai 60 km; riduzione della produzione chilometrica annua fuori servizio.
  - TPL a Roma – ridefinizione della rete portante con servizi ad alta frequenza, interventi prioritari sulla rete tranviaria, riduzione dei percorsi lunghi e tortuosi ed eliminazione delle sovrapposizioni, potenziamento dell'intermodalità col ferro, controllo della regolarità del servizio, informazione all'utenza.
  - TPL altri comuni – creazione di unità di rete per il TPL, riprogrammazione e efficientamento in modo da raggiungere gli obiettivi programmatici stabiliti dal DPCM del 11/03/2013 dei servizi urbani, già avviata dalla Regione, con ridefinizione dei fabbisogni basata sui piani inviati dai comuni e sull'adeguamento dell'offerta di trasporto alla effettiva domanda, assorbimento dell'esternalizzazione di parte delle percorrenze attualmente effettuate da Co.Tra.L., miglioramento del servizio nelle aree a domanda debole.

  Lo scenario *do everyhing* prevede la realizzazione di corridoi protetti e riservati per gli autobus il completamento delle azioni previste nel Piano Regionale dell'Infomobilità.

- Sistema ferroviario
  In generale, gli interventi in corso di realizzazione prevedono l'adeguamento e il potenziamento di linee esistenti con impatti limitati. Gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione, oltre a interventi di adeguamento e potenziamento delle linee esistenti, prevedono anche interventi di ampliamento in grado di apportare dei sensibili miglioramenti alla configurazione della rete ferroviaria regionale con impatti positivi in termini di capacità.
- Sistema stradale
  Lo scenario *do minimum* ha tra le opere l'adeguamento della Pontina tra Roma e Latina, della Salaria tra passo Corese e Rieti, della Cassia fino a Viterbo, e il completamento della autostrada Cecina – Civitavecchia, della Orte – Civitavecchia e la bretella Cisterna – Valmontone.
  Lo scenario *do everything* prevede alcuni adeguamenti di strade trasversali come la Cassino – Formia, e nuove realizzazioni di cui alcune particolarmente critiche nell'area romana. Fra gli interventi quello più impegnativo è la realizzazione dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna – Valmontone. In general le opere stradali previste nello scenario Do Everything sono tutte riportate nella recente delibera programmatica della Regione Lazio D.G.R. n.409 del 30.06.2014con l'elenco delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche.
  In merito alle piste ciclabili lo scenario *do minimum* prevede la circumlacuale di Bracciano e la Roma – Fiumicino. Molto numerose le proposte per lo scenario *do everything* proposte dalla Regione e dal Piano Quadro della Ciclabilità della Provincia di Roma.
- Sistema portuale e marittimo
  Il sistema portuale laziale rilevante è costituito dai porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, gestiti dall'omonima Autorità Portuale.
  Gli esiti degli interventi degli ultimi anni e le tendenze in atto portano a considerare che, per quanto alle merci:
  - Il Porto di Civitavecchia tende a rafforzare il ruolo di hub e a sviluppare il general cargo. Non si registrano programmi di grandi interventi a favore del trattamento della merce unitizzata (contenitori), che richiederebbe aree logistiche in zona retroportuale (es. distripark). Non si registrano programmi per l'adeguamento e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del porto e al servizio del porto.
  - Il porto di Fiumicino si inserisce in un'area logistica e commerciale che vede la presenza dell'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci con la relativa Cargo City, della Commercity, l'interporto di Fiumicino (per ora gomma-gomma), la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA. Gli esiti degli interventi passati e le tendenze in atto non fanno ritenere per il porto una vocazione merci, tranne che per quanto riguarda i prodotti petroliferi. Lo scalo potrà rafforzare il suo ruolo come polo per la cantieristica e per la marineria locale.

- Il porto di Gaeta rimane uno scalo minore a servizio delle imprese localizzate nelle aree di Latina, Frosinone, Cassino e Caserta, sia dal punto di vista del loro approvvigionamento che da quello della commercializzazione delle loro produzioni. Ci si attende un consolidamento nel settore della movimentazione dei settori petroliferi.

Gli esiti degli interventi degli ultimi anni e le tendenze in atto portano a considerare che, per quanto al traffico passeggeri, il porto di Civitavecchia giochi il ruolo fondamentale. L'autorità portuale ha peraltro agito al fine di mutare lo scalo da semplice porto di transito ad hub del turn–around nel Mediterraneo, tramite la concentrazione in un unico soggetto imprenditoriale dei principali armatori crocieristici. Ci si attende dunque che, visti gli interventi in programma e cantierati, il porto riesca ad assorbire l'incremento della domanda in ambo i segmenti, quello di massa e quello esclusivo.

- Sistema aeroportuale

Il sistema aeroportuale regionale conta 11 aeroporti, la cui collocazione non deriva da un'organica strategia di pianificazione del territorio e dell'offerta di mobilità, ma trova la sua origine nel patrimonio delle infrastrutture militari. Gli unici aeroporti aperti al traffico civile sono "Roma Fiumicino" e "Roma Campino". Roma Fiumicino è tra gli aeroporti di rilevanza strategica a livello UE, mentre Roma Ciampino è inserito nella Comprehensive Network.

Con riferimento al primo, l'atto di indirizzo individua prioritario il potenziamento della capacità, dell'accessibilità e dell'intermodalità nello scalo. Il MasterPlan a Lungo Termine (anno 2044) di "Fiumicino Nord" prevede la costruzione di una seconda aerostazione e di due nuove piste di atterraggio, per far fronte al raddoppio della domanda passeggeri, stimata in 110 milioni nel 2044.

Visti gli indirizzi ministeriali e il piano di sviluppo per l'aeroporto di Fiumicino, il potenziamento e la razionalizzazione del sistema aeroportuale prevedono la trasformazione in City Airport per lo scalo di Ciampino. In particolare, nel Contratto di Programma ENACADR 2012/2021 è prevista la chiusura temporanea al 2019 per riqualifica globale con riapertura al 2020.

- Sistemi urbani e area metropolitana romana

L'area del comune di Roma rappresenta il sistema urbano dominante della regione di tipo policentrico a rete per il quale la ferrovia è chiamata a svolgere la funzione di elemento portante della rete dei trasporti.

A tal fine è richiesto il potenziamento dell'intermodalità sull'intera provincia e in generale sull'intera regione e la trasformazione delle ferrovie regionali in rete principale di trasporto dell'area metropolitana, quindi con elevate capacità di trasporto e frequenze che le connotino quali vere e proprie metropolitane regionali, e con servizi concretamente integrati e coordinati con quelli urbani.

I parcheggi di scambio non saranno limitati ai terminali delle metropolitane, ma diffusi in corrispondenza di ogni stazione ferroviaria dell'area metropolitana per

raccogliere i pendolari nel luogo più prossimo alle loro residenze in modo da evitare il congestionamento delle strade di accesso in città.
A questo sistema di captazione dovrà essere associata una adeguata ristrutturazione dei servizi COTRAL che attualmente in molti casi costituiscono vere e proprie duplicazioni del sistema ferroviario. La rete COTRAL dovrà operare sinergicamente con quella ferroviaria assumendo principalmente la funzione di adduttore al sistema di maggiore capacità.

Nell'ambito della visione di Piano, gli obiettivi che si intendono conseguire si distinguono in:

- obiettivi di carattere generale che interessano il sistema di trasporto nel suo complesso, anche di tipo quantitativo, quali:
    - contenere l'aumento delle temperature entro i 2°C sopra i livelli pre-industriali, mediante una riduzione entro il 2020 delle emissioni di gas serra nella misura del 20% sotto i livelli del 1990;
    - raggiungere nel 2020 la quota di energia da rinnovabili in tutte le forme di trasporto pari al 10% del consumo finale di energia del settore;
    - ottenere una riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti del 60% al 2050 rispetto al 1990; ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della de-carbonizzazione dei trasporti;
    - dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
    - sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030; nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici;
    - avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020;
    - collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.
- obiettivi che si riferiscono ai diversi sistemi che vanno a formare il sistema di trasporto, in base alla organizzazione delle aree di Piano:
    - Sistema logistico e intermodalità merci
      Nella visione, tale sistema dovrà essere composto da:
        - una rete di interporti e terminali intermodali di adeguata dimensione dedicata al trasporto intermodale e combinato;

- un porto principale dotato di retroporto attrezzati per funzioni di trasporto e logistica e connessioni efficienti con i nodi della catchment area;
- infrastrutture per il cargo aereo a supporto della distribuzione e delle aree produttive di alta specializzazione;
- una rete essenziale di piattaforme di adeguata dimensione per la raccolta e la distribuzione delle merci;
- un sistema di autotrasporto di feederaggio/distribuzione in un raggio d'azione sostenibile a livello ambientale ed economico.
- ciascun nodo del sistema logistico sarà specializzato in modo da evitare duplicazioni e sprechi di risorse.

Gli obiettivi specifici che dovranno essere perseguiti comprendono:

- garantire l'accessibilità e i servizi logistici necessari agli insediamenti produttivi esistenti e futuri e alle aree urbane dove avviene la distribuzione;
- eliminare i colli di bottiglia, esistenti e futuri, che sono fonti di inefficienze, elevati costi, perdita di traffici;
- favorire il riequilibrio modale riducendo la quota su gomma e incrementando la quota di ferro e nave;
- favorire la razionalizzazione dell'autotrasporto attraverso il consolidamento dei carichi e l'aggregazione della domanda;
- realizzare un sistema centralizzato di monitoraggio integrato a livello nazionale e internazionale delle merci pericolose;
- promuovere la razionalizzazione dell'assetto d'insediamento, favorendo la localizzazione delle unità produttive in prossimità dei principali nodi della rete ferroviaria e stradale in modo da ridurre l'impatto dei traffici merci sul reticolo stradale minore e sui centri abitati;
- azione regionale strategica ed efficiente per la promozione della logistica urbana, che proponga un quadro di riferimento omogeneo per le azioni intraprese dai singoli Comuni;
- uso delle tecnologie ICT per la pianificazione e il monitoraggio delle prestazioni dei servizi e dei viaggi.

- TPL e intermodalità passeggeri
  La visione si concretizza nello sviluppo di servizi totalmente accessibili e integrati tra loro, di elevata qualità ed affidabilità, altamente innovativi, totalmente sicuri e di basso impatto ambientale.
- Sistema ferroviario
  La visione prevede che la rete ferroviaria abbia una serie di caratteristiche tali da garantire livelli di prestazione ed efficienza in grado di rendere il trasporto ferroviario competitivo e appetibile in un contesto di mobilità fondata sulla multimodalità e l'integrazione.
- Sistema stradale

In base alle tendenze in atto e agli indirizzi politici, gli obiettivi per una visione di lungo periodo del sistema stradale sono:

- trasformazione del sistema stradale da un sistema "Romano-centrico" a un sistema a maglia;
- capacità di accogliere le componenti future del sistema stradale;
- progettare e mantenere il sistema stradale ponendo al centro la sicurezza stradale;
- gestire il sistema stradale e informare gli utenti in tempo reale e in modo dinamico.

- Sistema portuale e marittimo

  La visione al 2030-2040 per i porti del Lazio è quella di dare vita ad un sistema integrato che veda il porto come elemento di accesso all'entroterra, con idoneo apparato stradale e ferroviario al suo servizio, in grado di assicurare elevati standard di servizi di mobilità sia passeggeri che merci. Gli obiettivi generali del sistema portuale così definito sono:

  - rendere il Lazio il principale scalo crocieristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto;
  - recuperare i contenitori destinati al Lazio che scelgono di arrivare in altri porti, ad oggi più competitivi;
  - rappresentare il capolinea di alcune linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali;
  - rappresentare la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, soprattutto per merci deperibili i cui consistenti traffici seguono oggi altre vie per giungere nel territorio laziale;
  - potenziare il settore della nautica e dello yachting accrescendone il mercato.

  La visione si incentra sul Porto di Civitavecchia che continuerà ad avere una vocazione croceristica, visti gli sviluppi infrastrutturali già in corso di opera ad oggi. Per il comparto merci, gli obiettivi sono di incrementare il traffico contenitori, di potenziare il settore delle merci reefer, quello energetico, e quello delle merci speciali, oltre che di realizzare un corridoio porto-dryport con l'interporto di Orte per l'instradamento ferroviario di merci sulle direttrici Nord-Sud.

- Sistema aeroportuale

  Per rafforzare il ruolo del sistema gli obiettivi sono principalmente:

  - collegare con l'alta velocità ferroviaria l'aeroporto di Fiumicino e il sistema con servizi ferroviari rapidi, frequenti, competitivi e integrati;
  - efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;

- offrire un'esperienza aeroportuale impeccabile attraverso l'efficienza di servizi di qualità superiore, che superi le aspettative dei clienti, e l'innovazione.

- Sistemi urbani
  Gli obiettivi fondamentali per le aree urbane prevedono una strategia mista per ridurre la congestione e le emissioni basata sui seguenti elementi: pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti per i modi di trasporto non motorizzati e per la ricarica/rifornimento dei veicoli puliti.

Lo Schema di Piano ha lo scopo di fornire:

- l'identificazione delle azioni e della relativa tabella di marcia;
- la valutazione degli impatti diretti ed indiretti che andrebbero a creare gli interventi individuati, sulla base delle criticità;
- la individuazione di ulteriori interventi in aggiunta a quelli codificati e programmati;
- la valutazione delle opere, sia singolarmente che nel complesso al fine di eliminare tutti quegli interventi che mutualmente potrebbero escludersi.

6.2.7 Piano di bacino dei passeggeri

Il Piano, previsto dalla L.R. 30/98 modificata dalla L.R. 16/2003, è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale nel comparto dei trasporti teso a delineare:

- l'assetto delle reti delle infrastrutture di trasporto di interesse provinciale, recependo le indicazioni e le previsioni della Regione Lazio;
- l'assetto dei servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale in modo integrato con una struttura per bacini;
- il coordinamento delle diverse modalità di trasporto nel territorio

Il processo di redazione a tal fine definito è composto da tre fasi, identificate come "Il Quadro di riferimento", "Le analisi" e "Le proposte di Piano", rispettivamente dedicate alla ricostruzione del quadro delle previsioni degli strumenti urbanistici generali e settoriali, e dell'assetto demografico ed economico (la prima), all'individuazione della domanda ed offerta di trasporto (la seconda), ed infine alla definizione degli interventi (la terza).

6.2.8 Piano provinciale delle Merci

Le strategie che l'Amministrazione Provinciale intende perseguire per la politica della mobilità sono contenute sia nel Piano di Bacino per il trasporto pubblico viaggiatori, sia negli strumenti di pianificazione relativi al Piano Strategico della Piattaforma Logistica Medio Tirrenica ed al Piano Merci. Tali strumenti devono assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità territoriale promuovendo un sistema integrato della mobilità attraverso:

- la sostenibilità ambientale,
- il contenimento della crescita della mobilità individuale,
- il potenziamento del trasporto pubblico,

- il miglioramento della sicurezza,
- il miglioramento dell'efficienza economica dei trasporti,
- la sostenibilità sociale.

Gli obiettivi generali sono dunque rivolti alla salvaguardia ambientale del territorio intesa come mitigazione degli impatti derivanti da traffico, congestione e sicurezza stradale ed allo sviluppo economico e dei servizi da attuare prioritariamente attraverso il potenziamento e la valorizzazione delle strutture esistenti.
I passaggi chiave delle principali strategie del piano sono volti a favorire processi di riorganizzazione per la movimentazione delle merci nell'area della Provincia di Roma, attraverso l'individuazione di strumenti atti allo sviluppo di un'organizzazione distributiva per filiera, la pianificazione di un sistema di strutture fisiche, e iniziative che favoriscano l'introduzione dell'innovazione tecnologica al servizio della distribuzione compatibile.

In tal senso il piano definisce gli obiettivi generali e specifici e le relative linee strategiche e azione da intraprendere per il raggiungimento del nuovo riassetto della movimentazione merci nella provincia di Roma.

6.2.9 Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia

La Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, ai sensi dell'art. 5 comma 4 della Legge n. 84/94, è stata approvata con DGR n.121 del 23 febbraio 2012.
Precedentemente con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 9 febbraio 2010 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali era stato decretato giudizio positivo; e con Delibera del Comitato Portuale n. 51 del 12/07/2004 era stata precedentemente adottata dall'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta.
In sintesi le principali differenze apportate al PRP predisposte nella Variante sono:

- prolungamento della diga foranea con rotazione rispetto all'allineamento esistente;
- ampliamento della diga foranea;
- apertura di una canale nella diga di separazione tra il Porto Commerciale e il Porto storico;
- rettificazione della diga foranea;
- modifica planimetrica della parte sud della banchina commerciale e approfondimento del livello del fondale del canale interno;
- allargamento del moletto sopraflutto della zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale container e rinfuse;
- inserimento nella zona de "La Mattonara" della Darsena Traghetti e della Darsena Servizi;
- inserimento della Darsena Energetica Grandi Masse;
- accessibilità viaria e ferroviaria;
- utilizzazione delle area tra il confine portuale e la viabilità di collegamento interno.

6.2.10 Piano Regolatore Portuale di Fiumicino

La Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, ai sensi dell'art. 5 comma 4 della Legge 84/94, è stata approvata con DGR n.358 del 13 luglio 2012.
Precedentemente con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000007 del 16 febbraio 2010 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali era stato decretato giudizio positivo riguardo alla Variante.
In sintesi la Variante ha l'obiettivo di integrare le attuali funzioni del Porto con funzioni merci con navi RO-RO, passeggeri traghettati e croceristici, in considerazione della vicinanza con Roma e della crescita delle attività industriali e di servizi avvenuta nella parte sud-ovest, come l'aeroporto Leonardo da Vinci, la cargo city e la Commercity , la Nuova Fiera di Roma, le autostrade di collegamento con Fiumicino, Civitavecchia, le linee ferroviarie.
Lo scopo è quello di razionalizzare e ottimizzare i traffici portuali dei porti del Lazio, implementando gli attuali traffici dei porti di Civitavecchia e Gaeta e ottenendo il massimo rendimento della portualità laziale, in considerazione sia della vicinanza con l'aeroporto di Fiumicino, sia dei flussi turistici verso la capitale.
Gli obietti alla base dell'intervento possono essere riassunti in:

- creare una darsena specifica da destinare esclusivamente alla flotta pescherecci, che consenta un miglior utilizzo delle risorse;
- migliorare le condizioni di ormeggio;
- creare un terminal per il traffico croceristico e traghetti;
- riqualificare il contesto urbani, sia in termini di immagine che di organizzazione funzionale;
- riorganizzare i flussi di traffico attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei percorsi in entrata e uscita e la differenziazione degli accessi;
- ottemperare alle richieste dell'Autorità del Bacino del Tevere, liberando il canale dai mezzi navali in ormeggio.

6.3 Pianificazione negoziata

6.3.1 Programma Infrastrutture Strategiche (PIS)

6.3.1.1 Inquadramento procedurale

Il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) si incardinava all'interno della legge n. 443 del 21 dicembre 2001, comunemente conosciuta come "Legge Obiettivo", la quale delegava il Governo all'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, così come stabilito dall'articolo 1, comma 1. Sempre ai sensi del medesimo comma, «l'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata […], a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, ed inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti

necessari per la loro realizzazione». Ad oggi la citata L. 443 è stata abrogata con l'introduzione del nuovo codice degli appalti.
Tale programma, ossia il Programma Infrastrutture Strategiche, in sede di sua prima stesura è stato approvato con la nota delibera CIPE n 121 del 21 Dicembre 2001 e resta comunque valido.
Ciò premesso, nella ricostruzione del presente quadro di contesto si è inteso dare conto dei seguenti aspetti:

- Modalità di aggiornamento del Programma
- Modalità di approvazione del Programma

In merito al primo aspetto, le procedure identificate dalla Legge Obiettivo sono state ridefinite dall'articolo 10 della legge 196/2009[16] così come modificato dall'articolo 2 della successiva legge 39/2011[17], attraverso il quale sono stati individuati il ciclo e gli strumenti della programmazione finanziaria e di bilancio, nonché i contenuti del Documento di Economia e Finanza (DEF).
In buona sostanza, ai sensi dei predetti riferimenti normativi, il Governo deve presentare alle Camere il DEF e la Nota di aggiornamento del DEF, rispettivamente entro il 10 Aprile ed il successivo 20 Settembre di ogni annualità; inoltre, ai sensi del comma 8 dell'articolo 10 della L196/2009 così come modificato dalla L39/2011, «*in allegato al DEF è presentato il programma predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443*, e successive modificazioni, *nonché lo stato di avanzamento del medesimo programma relativo all'anno precedente*, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».
Ne consegue che, a partire dal 2011, la presentazione dei predetti allegati si è articolata in due momenti in quanto, in allegato al DEF, vengono in genere enunciate le linee guida, ossia i principali elementi di informazione da far confluire nei documenti presentati con la Nota di aggiornamento.

Per quanto invece attiene alle modalità di approvazione del Programma, ancorché le citate norme non abbiano nei fatti modificato il dettato normativo originario, come evidenziato dal Dossier n. 168 della Camera dei Deputati, «negli ultimi anni si è registrata una prassi in base alla quale sul documento trasmesso al Parlamento non sono previamente acquisiti il parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) e l'intesa della Conferenza unificata, che vengono invece espressi dopo la deliberazione parlamentare».
Stante quanto precisato, l'ultimo Allegato che ha completato il proprio iter ai sensi della Legge Obiettivo è l'XI allegato al DEF2013, sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

[16] "Legge di contabilità e finanza pubblica"
[17] "Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri"

Per quanto invece concerne i successivi sviluppi, il 10 Aprile 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato l'Allegato infrastrutture al DEF2015.

6.3.1.2 L'XI Allegato infrastrutture al DEF2013

Come illustrato in precedenza, l'Allegato XI alla Nota di aggiornamento al DEF 2013 costituisce di fatto l'ultimo allegato infrastrutture ad aver completato il proprio iter approvativo, avendo ricevuto l'intesa da parte della Conferenza unificata (16 Aprile 2014) ed il parere del CIPE che, con delibera 26/2014, ha espresso parere favorevole in ordine al Programma Infrastrutture Strategiche di cui alla "tabella 0", riportata in allegato alla delibera stessa e costitutiva sua parte integrante.

Entrando nel merito dei contenuti della suddetta "tabella 0", con riferimento all'ambito di studio si segnalano le seguenti infrastrutture ed interventi (cfr. Tabella 6-2).

Infrastrutture		***Interventi***	***Ente aggiudicatore***
4.30	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Cecina-Civitavecchia Corridoio Autostradale Tirrenico L2	ANAS
		Cecina-Civitavecchia L6A Tarquinia Civitavecchia	ANAS
4.40	Trasversale Nord Orte - Civitavecchia	SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia Tronco 2	ANAS
		SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia Stralcio B	ANAS
		SS675 tronco 3 Lotto 1 Stralcio A	ANAS
4.60	Pontina – A12 – Appia e bretella Cisterna	Collegamento A12 Roma (Tor dè Cenci)	Autostrade del Lazio
		Corridoio Intermodale Integrato Pontino Roma - Latina	Autostrade del Lazio
10.80	Nodo urbano di Roma	Realizzazione della Gronda Merci di Roma	RFI
12.10	Hub portuali - Civitavecchia	Hub portuale – Civitavecchia Lotto 1	Autorità Portuale Civitavecchia
		Hub portuale – Civitavecchia Lotto 2	Autorità Portuale Civitavecchia
14.40	Piano per lo sviluppo degli aeroporti strategici – Infrastrutture di allaccio	Realizzazione corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), estensione linea metropolitana Roma-	Regione Lazio

	Lido-Aeroporto	
	Potenziamento di Via della Scafa	Regione Lazio

Tabella 6-2 PIS XI Allegato Infrastrutture "Tabella 0": infrastrutture ed interventi ricadenti nell'ambito di pianificazione

6.3.1.3 L'Allegato infrastrutture al DEF 2015

Come esplicitamente riportato nell'Allegato Infrastrutture al DEF2015, l'approccio seguito ha condotto all'introduzione di alcune novità rilevanti rispetto ai documenti precedenti, tra le quali è dato particolare risalto all'aver identificato nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) un gruppo di opere prioritarie che rispondono, da un lato, ad una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, ad un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.
In tal senso, sulla base di una valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS contenuto nell'XI Allegato al DEF vengono individuate 25 opere prioritarie del Programma. Tali opere, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro (67,7 per cento), sono riportate all'Allegato 3 dell'Allegato infrastrutture.

Per quanto concerne invece le altre opere contenute nel PIS di cui all'XI Allegato infrastrutture, il documento afferma che «si provvederà, a valle di un approfondito confronto con le Regioni, al previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento in sede di definizione della nota di aggiornamento al DEF 2015» e che «in tale occasione, sempre sulla base delle linee strategiche definite nel presente Allegato e delle disponibilità finanziarie, saranno inserite nel PIS anche le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale di interesse nazionale attualmente identificati […], nonché *le linee strategiche e le relative opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città* […]»[18].

Entrando nel merito delle «25 opere prioritarie del Programma» così come formulato nell'Allegato al DEF2015 nel citato allegato 3, nessuna di queste risulta ricadente all'interno del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana.

6.3.2 Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio 2011

Di seguito si riporta l'intesa generale stipulata tra li Governo e la Regione Lazione. Tale descrizione è riportata a titolo di ricostruzione storica in quanto a seguito dell'introduzione del nuovo codice degli appalti e della conseguente abrogazione della L. 443 il quadro di contesto all'interno del quale si inserivano le intese generali quadro è del tutto cambiato.

[18] Allegato Infrastrutture al DEF2015, pag. 65

L'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio siglata il 16/6/2011, è un accordo che puntava a definire le priorità infrastrutturali di rilevanza regionale connesse con quelle nazionali. Con questo accordo, oltre ad essere confermati gli interventi pianificati in passato e già avviati o cantierabili, venivano qualificate ulteriormente le linee guida strategiche della Regione con nuovi progetti, ideati e proposti dalla Giunta Regionale.

Le motivazioni che hanno indotto la Giunta regionale del Lazio a prevedere la revisione dell'Intesa Generale Quadro del 20 Marzo 2002 mediante la DGR 116/2011 discendeva dalla considerazione del ruolo svolto dalla regione all'interno delle direttrici di traffico Nord-Sud e dello stato dell'offerta infrastrutturale.
La citata delibera sottolineava come «la regione Lazio, per la sua posizione centrale nella geografia nazionale e nell'evoluzione storica del Paese, rappresenta uno dei più importanti ambiti strategici di confluenza dei transiti nord-sud generando, al contempo, un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e merci all'interno e all'esterno del territorio regionale»[19].
Rispetto a tale condizione, sempre secondo la delibera, «l'offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto, sebbene in fase di ammodernamento ed adeguamento, non è ancora in grado di garantire un livello soddisfacente rispetto alla domanda esistente e di assicurare il necessario supporto alla capacità di crescita e sviluppo dell'economia regionale e nazionale».
Muovendo da tali considerazioni e ritenendo che «lo sviluppo dei porti, degli interporti, degli aeroporti e delle relative infrastrutture di collegamento, rappresenta elemento indispensabile per la crescita di un adeguato sistema di trasporto multimodale», la Giunta regionale aveva ravvisato la necessità di «dotare il Lazio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture».
I requisiti che fissati per tale sistema, la realizzazione del quale costituiva quindi l'obiettivo dell'Intesa nei termini definiti dal Documento tecnico approvato con la citata DGR 116/2011, risiedevano nell'essere «volto allo sviluppo di un sistema complesso, sinergico rispetto alla grande portualità e interportualità e collegato con il sistema stradale e ferroviario, [e che] salvaguardi la componente di sostenibilità ambientale-paesaggistica oltre che socio-economica, in equilibrio con l'attuale economia del Lazio, promuovendo al contempo l'integrazione del territorio con le reti trans-europee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marino anche a corto raggio».
Sulla base delle motivazioni e degli obiettivi sopra richiamati, la Giunta regionale aveva quindi approvato il Documento tecnico, al quale è quindi seguita la stipula dell'Intesa, avvenuta il 16 Giugno 2011 tra il Presidente della Regione Lazio, il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministro per gli Affari regionali ed il Ministro dell'Ambiente.

Il Documento tecnico si componeva delle tre seguenti parti:

1. Sintesi dell'Intesa Generale Quadro;

[19] DGR 116/2011, Premessa

2. Un nuovo modello per l'Intesa Generale Quadro;
3. Linee guida del Piano strategico Infrastrutturale della Regione Lazio.

Per quanto concerne la Sintesi dell'Intesa Generale Quadro, questa era così composta.

Componente storica	• Indicazione degli interventi di rilevanza strategica di cui all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 20.03.2002
Componente propositiva	• Individuazione degli interventi di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale

Tabella 6-3 Sintesi dell'Intesa Generale Quadro: quadro dei contenuti

Per quanto concerne la parte del documento dedicata al modello per l'Intesa Generale Quadro, questa era a sua volta articolata in due sezioni, rispettivamente riferite alla componente storica ed a quella propositiva, i contenuti delle quali sono così schematizzabili.

Componente storica	• Analisi sintetica degli interventi • Indicazione delle coperture finanziarie e delle esigenze ulteriori con relativo quadro Fonti Impieghi
Componente propositiva	• Elencazione motivata degli interventi di rilevanza strategica sovra regionale • Elencazione motivata degli interventi di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale • Proposta organica di "Progetto Regione" con elencazione motivata degli interventi • Quadro di sintesi con indicazione per ognuno degli interventi del soggetto aggiudicatore, dei benefici attesi, del costo, dei finanziamenti disponibili e delle ulteriori esigenze finanziarie, delle eventuali fonti di copertura, nonché del tempo complessivo per l'investimento

Tabella 6-4 Nuovo modello per l'Intesa Generale Quadro: quadro dei contenuti

Le Linee guida, muovendo dalle considerazioni più sinteticamente riportate nelle premesse della delibera, individuava le finalità e gli obiettivi assegnati al Piano, nonché inquadrava gli interventi proposti all'interno delle strategie previste per le macro aree regionali (Nord, Centro, Area pontina).
Per quanto riguardava le finalità, queste erano chiaramente definite allorquando le Linee guida affermavano che «*il Piano che la Regione Lazio intende proporre prevede infrastrutture viarie, ferroviarie e metropolitane, oltre che portuali, avendo come baricentro gli hub aeroportuali internazionali su scala regionale e interregionale* [e che] la programmazione territoriale e infrastrutturale deve rispondere all'obiettivo di adottare criteri di sviluppo

omogenei per i territori e di incentivare le modalità integrate di trasporto per favorire lo sviluppo policentrico, anche attraverso il coinvolgimento attivo delle province e dei comuni interessati»[20].

I punti cardine che era possibile riconoscere in tale prospettazione delle strategie attenevano, da un lato, gli aspetti territoriali e, dall'altro, quelli più settorialmente legati al tema infrastrutturale.
Per quanto atteneva i primi, il riferimento all'adozione di criteri di sviluppo omogenei ed allo sviluppo policentrico trovava riscontro nella politica socio-economica regionale e segnatamente nel Piano Lazio 2020 che, come richiamato dalle stesse Linee guida, prevede «una politica integrata di sviluppo, basata sulla coesione sociale, economica e territoriale della Regione, in cui non si vogliono individuare ambiti di sviluppo e settori strategici ma valorizzare le vocazioni territoriali attraverso una progettualità integrata»[21].

Per quanto riguarda gli aspetti settoriali, i punti cardine erano duplici.
Un primo punto cardine delle finalità delle Linee guida era chiaramente individuato nella centralità attribuita al sistema di trasporto integrato, concetto in più occasioni ribadito come ad esempio laddove si affermava che «lo sviluppo della piattaforma logistica è centrale nella strategia di dotare il Lazio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture, promuovendo l'integrazione del territorio con le reti trans-europee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marittimo anche a corto raggio»[22], nonché evidenziato, in forma grafica, attraverso quella sottolineatura delle parole che si era volutamente riportata anche nel presente testo.
Un altro punto cardine risiedeva nella rilevanza attribuita al sistema aeroportuale, così come chiaramente espresso nella frase prima riportata nella quale si affermava difatti che il modello di assetto delle reti viarie, ferroviarie e portuali hanno come «*baricentro gli hub aeroportuali internazionali su scala regionale e interregionale*».

Per quanto concerneva gli obiettivi del Piano strategico questi erano dalle Linee guida sintetizzati nei seguenti termini[23]:

- Creare un accesso equilibrato al traffico intercontinentale tramite la strutturazione e riqualificazione dei porti ed i servizi ad essi afferenti in collegamento con le aree interne della regione;
- Ampliare l'aeroporto di Fiumicino, adeguandolo anche a livello infrastrutturale;
- Favorire il potenziamento delle reti secondarie e il loro collegamento con le principali reti ferroviarie e stradali;
- Promuovere equilibrati programmi di sviluppo articolati sui tre poli costieri e i due poli delle aree interne.

[20] Linee guida, pag. 33
[21] Linee guida, pag. 32
[22] Linee guida, pag. 32
[23] Linee guida, pag. 36

6.3.3 Accordo MIT e FS Italiane per collegamenti AV con Aeroporti

Obbiettivo di tale intesa è l'individuazione di nuove soluzioni per il collegamento degli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Venezia alla rete nazionale Alta Velocità/Alta Capacità.
L'accordo prevede che il Gruppo FS Italiane dovrà predisporre entro il 2014 di uno studio sui nuovi collegamenti Alta Velocità da e verso i tre aeroporti, individuando le connessioni più richieste con le principali città italiane e la frequenza dei collegamenti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti analizzerà poi, i piani elaborati da FS Italiane e definirà gli indirizzi per l'avvio delle progettazioni, individuando anche le risorse finanziarie disponibili.
L'accordo nasce dall'esigenza di favorire collegamenti rapidi ed efficienti tra i tre aeroporti e le principali città, come avviene negli altri paesi dell'Unione Europea, e lo sviluppo del turismo internazionale in tutta la Penisola, grazie all'intermodalità treno-aereo.

6.3.4 Programma di Riqualificazione Urbana di Sviluppo Sostenibile del Territorio "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il territorio degli Etruschi"

Il Programma di Riqualificazione Urbana di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) rappresenta un programma di riqualificazione e sviluppo di portata interregionale comprendente 91 comuni appartenenti a tre regioni (Lazio, Umbria e Toscana) e quattro province: Roma (14 comuni), Viterbo (60 comuni), Terni (14 comuni) e Grosseto (3 comuni).
La partecipazione al PRUSST delle suddette amministrazioni locali, rappresenta l'apertura dell'area provinciale romana al resto del territorio nazionale. Infatti il territorio in questione risulta cerniera di collegamento della provincia con il restante territorio in direzione Nord e Ovest del Paese.
Il PRUSST recepisce ed integra il Patto Territoriale degli Etruschi per il quale l'Amministrazione comunale di Civitavecchia con deliberazione C.C. n. 239 del 15. 12. 97, ha approvato la partecipazione del Comune di Civitavecchia al "Patto Territoriale degli Etruschi", con il ruolo di soggetto promotore, poiché circa l'80% degli interventi previsti nel Patto Territoriale sono confluiti nel PRUSST di Civitavecchia.
Il 23 ottobre 2000 è stato siglato il "Protocollo di Intesa del PRUSST promosso dal comune di Civitavecchia (capofila), dalla provincia di Viterbo, dai comuni di Viterbo e di Orvieto e da altri 88 comuni del Lazio, della toscana e dell'Umbria" ai sensi dell'art. 8 comma 4 del bando allegato al D.M. 8 ottobre 1998 "Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio".

Il 31 maggio 2002 è stato stabilito l'Accordo Quadro (secondo quanto stabilito all'art.11 del bando allegato D.M. 8 ottobre 1998) tra il Comune di Civitavecchia come soggetto promotore capofila e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, delle politiche del personale e gli affari generali.
Con il suddetto Accordo Quadro si:

- approva il programma degli interventi inseriti nel PRUSST; per gli interventi ricadenti nella Regione Lazio, tale approvazione si intende sotto il profilo programmatorio e,

inoltre, gli interventi che dovessero risultare in contrasto con il PTP saranno stralciati dall'Accordo;
- individua il livello di progettazione degli interventi pubblici così come risulta dalla documentazione allegata;
- approva il quadro finanziario e il cronoprogramma relativo all'attuazione degli interventi stessi.

Inoltre si definisce il soggetto promotore come responsabile delle attività di monitoraggio del programma finalizzate alla:
- conoscenza delle caratteristiche e delle modalità di attuazione del programma;
- rilevazione, per ciascun intervento dei dati relativi alle fasi di progettazione approvazione, affidamento, esecuzione e collaudo;
- rilevazione dei dati relativi a procedure, tempi, costi, compatibilità urbanistica e sostenibilità ambientale, relativi all'attuazione del programma;
- restituzione di indicatori sintetici delle trasformazioni urbane connesse con la attuazione del programma.

Inoltre si evidenzia che tale PRUSST rientra nell"Elenco dei programmi PRUSST per i quali è prorogato l'utilizzo dei contributi ministeriali per la realizzazione di opere pubbliche" così come definito al punto A.1.2., lett. c del D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 14 febbraio 2014.

L'obiettivo finale del PRUSST è la realizzazione/adeguamento di infrastrutture, sia in rete che puntuali, di livello territoriale e urbano, in grado di accrescere le occasioni di sviluppo sostenibile del territorio sotto il profilo economico, sociale ed ambientale. Infatti per i soli comuni della provincia di Roma il potenziamento del sistema portuale (Porto di Civitavecchia e porti turistici), e della rete delle infrastrutture viarie e ferroviarie risultano tra gli interventi prioritari del PRUSST.
I principali ambiti specifici di intervento identificati in base al valore degli investimenti con riferimento ai soli comuni della Provincia di Roma sono:
Il sistema infrastrutturale stradale: interventi di ripristino delle arterie di collegamento nel comune di Ladispoli (potenziamento dei collegamenti con la SS1 Aurelia e viabilità di penetrazione), Civitavecchia (viabilità di raccordo con l'autostrada A12, connessioni con zone urbane turistiche di prossimità, svincoli e aree di sosta) e Sacrofano (interventi sulle tangenziali Est e Ovest).
Sistema infrastrutturale portuale: il sistema portuale risulta l'asse prioritario di intervento per il Programma con interventi di potenziamento del terminal containers, del centro direzionale, della piattaforma logistica, delle darsene, del terminal commerciale e croceristico e delle aree produttive e doganali del Porto di Civitavecchia, dei porti turistici di Ladispoli e Cerveteri.
Sistema ambientale e urbano dei centri storici: interventi mirati al ripristino delle infrastrutture di servizio (separazione reti fognarie, completamento depuratore comunale e bonifica aree discarica a Ladispoli e Allumiere), alla riqualificazione dei centri storici (a Sacrofano, Formello, Allumiere e Canale Monterano) e dell'arredo urbano (giardini pubblici,

piste ciclabili, palazzi d'epoca e centri sportivi a Formello, Allumiere, Civitavecchia e Cerveteri).
Sistema industriale, artigianale e commerciale: progetti mirati al potenziamento dei Piani di Insediamento Industriale (aree PIP ad Allumiere e Canale Monterano), al sostegno dello sviluppo industriale (centro servizi a Formello nell'area industriale) e al potenziamento delle attività commerciali (centri commerciali a Civitavecchia, Anguillara Sabazia e Cerveteri).
Sistema turistico dei servizi e dell'offerta ricettiva: nuovi insediamenti turistico residenziali del tipo agriturismo (a Tolfa, Anguillara Sabazia, Trevignano di Roma e Cerveteri) complessi alberghieri e residence (a Civitavecchia, Cerveteri e Formello); campi pratica golf (ad Anguillara Sabazia e Cerveteri); ristrutturazione stabilimenti balneari, realizzazione parchi divertimento e centro fieristico (a Cerveteri).
Parco termale: riqualificazione e riposizionamento del sistema termale locale a Civitavecchia (Terme Taurine) e Canale Monterano (Terme di Stigliano).

6.3.5 Convenzione Anas, Regione Lazio e Comune di Fiumicino

Tra le convenzioni più recenti, la Convenzione Anas, Regione Lazio e Comune di Fiumicino, presentata il 26 aprile 2016 prevede una serie di itnerventi infrastrutturali con investimenti complessivi di oltre 100 milioni di euro.
Nello specifico la convenzione prevede quattro settori di intervento:

- la messa in sicurezza e interventi strutturali lungo la Strada Statale Aurelia;
- potenziamentodelleinterconnessionicon l'autostradaA91 Roma-Fiumicino;
- potenziamento degli accessi stradali da/per l'Aeroporto di Fiumicino, con il trasferimento nel patrimonio Anas della ex SS296, attualmente regionale;
- servizio di progettazione fornito da Anas al Comune di Fiumicino

Gli interventi sulla SS1 Aurelia prevedono:

- al km 23 l'inserimento di 2 rotatorie al fine di adeguare il sottopoasso esistente nonché inserendo nuove rampe di accesso all'Aurelia;
- al km 24,5 l'inserimento di 1 rotatoria con l'interramento di un tratto stradale per migliorare le condizioni di sicurezza e ripristinare la continuità territoriale tra lo svincolo Aranova Nord e lo svincolo parziale Aranova-Sud;
- al km 28 la realizzazione di un tratto di circa 7km di "Aurelia bis" per bypassare alcuni centri abitati;

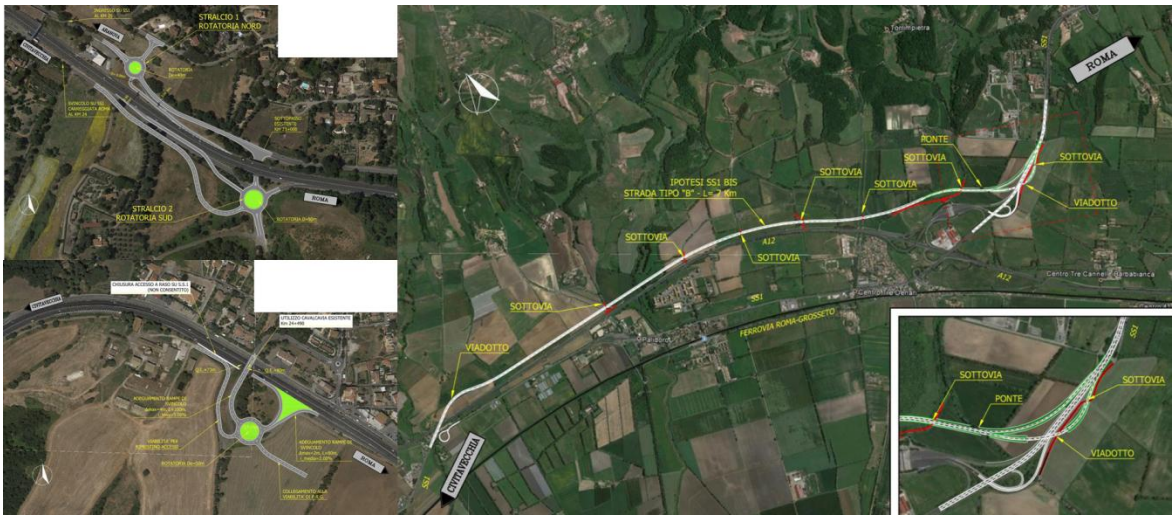


Figura 6-1 Interventi previsti sulla SS1 Aurelia

All'interno di tale accordo vi è anche il trasferimento di competenza ad ANAS dello svincolo Cargo City che verrà realizzato da ADR.

Figura 6-2 Svincolo Cargo City

In ultimo è previsto il trasferimento ad ANAS di via dell'Aeroporto (ex ss296) attualmente di proprietà della Regione Lazio e della Città Metropolitana di Roma e la realizzazione di un sottopoasso volto a superare il canale artificiale Fossa Traianea sempre con lo scopo di migliorare la viabilità di accesso per l'Aeroporto di Fiumicino.

Figura 6-3 Interventi previsti per il miglioramento dell'accessibilità

6.4 Pianificazione ordinaria generale

6.4.1 Piano Territoriale Regionale Generale

Il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale. Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore.

Il PTRG fornisce direttive (in forma di precise indicazioni) e indirizzi (in forma di indicazioni di massima) che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.

Alcune considerazioni vengono messe in evidenza per quanto concerne il PTRG costituito dallo Schema di Piano Territoriale Regionale che, non solo per il fatto di essere stato adottato nel 2000, quanto soprattutto per la ragione che detto Schema è di fatto costituito dal Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), adottato nel 1998 con deliberazione di Giunta e redatto quindi in precedenza. Appare evidente come quanto contenuto nel QRT/Schema di Piano, sia in ragione del suo essere stato adottato unicamente a livello di Giunta, sia della sua datazione, non possano essere ritenuti rappresentativi degli orientamenti attualmente espressi dall'Amministrazione regionale.

6.4.2 Piano Territoriale Paesistico Regionale

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) costituisce il nuovo strumento di pianificazione volto alla tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico, regolate

dalla L.R. 24/98 che ha introdotto il criterio della tutela omogenea delle aree e dei beni previsti dalla Legge Galasso n. 431/85 e di quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/39.
Il PTPR del Lazio è entrato in vigore il 15 febbraio 2008 a seguito della pubblicazione della Delibera di adozione (DGR n. 556 del 25 luglio 2007) avvenuta sul BURL n. 6 del 14.02.2008, supplemento ordinario n. 11 ai sensi dell'art. 23, comma 2, L.R. 24/1998.
Il processo di approvazione è ancora in corso; tuttavia, a partire dalla sua entrata in vigore e fino alla conclusione dell'iter di approvazione, in aggiunta all'efficacia dei Piani Paesistici vigenti, entrano in vigore le norme di salvaguardia del Piano.
In proposito, va considerato che:

- per la parte del territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree tipizzati e individuati dal PTPR ai sensi dell'articolo 134 comma 1 lettera c del Codice si applica, a decorrere dalla adozione, esclusivamente la disciplina di tutela del PTPR (co. 5 art. 7 delle Norme di Piano);
- in attesa dell'approvazione del PTPR, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, si fa riferimento alle perimetrazioni del PTPR adottato; ai sensi dell'articolo 23 comma 2 della LR 24/98 gli elaborati "Beni Paesaggistici" – Tavole B sostituiscono pertanto, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, i PTP vigenti (co. 7 art. 7 delle Norme di Piano).

I contenuti del PTPR si sostanziano, oltre che nella Relazione generale e nelle Norme, nelle seguenti serie di elaborati cartografici:

- Tavole A – "Sistemi ed ambiti di paesaggio"
  Sono individuati sull'intero territorio regionale, gli ambiti di paesaggio, distinti nei tre principali sistemi di paesaggio, gli "ambiti di recupero e valorizzazione" e "aree o punti di visuali", nonché le aree oggetto delle proposte comunali di modifica ai PTP vigenti, nel dettaglio cartografate nelle serie delle tavole D.
- Tavole B – "Beni paesaggistici"
  Individuano i beni paesaggistici, rappresentati dagli immobili e dalle aree costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio e che, in quanto tali comprendono i beni tutelati ai sensi della previgente L. 1497/39, della L. 431/85 (Galasso) e quelli individuati dal PTPR stesso.
- Tavole C – "Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR"
  Contengono la descrizione del quadro conoscitivo dei beni del patrimonio naturale, rappresentati dalle aree della Rete Natura 2000, dalle oasi faunistiche, dalle aree individuate nello Schema di Piano Regionale dei Parchi, nonché da reticolo idrografico, geositi, pascoli, rocce ed aree nude, filari alberati. I beni del patrimonio culturale sono rappresentati dal sistema insediativo archeologico e storico (a partire in primo luogo dalle aree vincolate ex lege 1089/39), nonché dal sistema insediativo contemporaneo.
  Le tavole contengono inoltre gli ambiti prioritari per i progetti di valorizzazione e gestione del paesaggio di cui all'art. 143 del D.Lgs. 42/04.

- Tavole D – "Proposte comunali di modifica dei PTP vigenti"
  Contengono la graficizzazione delle proposte comunali di modifica dei PTP vigenti.

In relazione alla natura del Piano, le tavole A, relative ai Sistemi ed ambiti di paesaggio, ed i beni del paesaggio individuati nelle tavole B, hanno natura prescrittiva, in quanto regolano gli usi compatibili che definiscono la coerenza con le trasformazioni consentite dal PTPR; mentre le tavole C hanno natura descrittiva, propositiva, di indirizzo, contenendo disposizioni che costituiscono orientamento per le attività di pianificazione e programmazione della Regione, delle Province e dei Comuni.
Analizzando il Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana nell'ambito della Tavole A "Sistemi ed ambiti di paesaggio" (cfr. T09 Carta del PTPR: Sistemi e Ambiti di Paesaggio) emerge che, i territori esterni al sistema urbanizzato sono caratterizzati da un paesaggio prevalentemente agricolo, con la presenza di paesaggi naturali circoscritti o più ampi e corrispondenti con le aree naturali protette.
Per quanto concerne la Tavola B dei "Beni paesaggistici" (cfr. T10 Carta del PTPR: Beni paesaggistici), il Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana si caratterizza per la presenza di numerosi beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136, 142 e 143 del DLgs 42/2004 e smi.

6.4.3 Piano Territoriale Provinciale Generale

Con delibera del Consiglio della Provincia di Roma n.1 del 18/1/2010, è stato approvato il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) con l'obiettivo di favorire il funzionamento metropolitano del territorio provinciale con uno sviluppo sostenibile e policentrico che aiuti l'integrazione e l'innovazione.
Il PTPG definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale. Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore.
Il PTRG fornisce precise direttive e indirizzi (in forma di indicazioni di massima) che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli EE.LL e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.
Il PTPG deve tener conto del PTPR il quale svolge un ruolo chiave in tutta la pianificazione territoriale costituendo strumento sovraordinato di coordinamento e indirizzo della pianificazione settoriale e degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, con specifica considerazione dei valori e dei beni del patrimonio paesaggistico naturale e culturale.

Nell'ambito della Carta del PTPG: Disegno programmatico di Struttura (T11) allegata alla presente relazione, l'ambito del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana si caratterizza per la presenza di Componenti primarie e secondarie appartenenti alla Rete Ecologica e da Sedi delle funzioni strategiche metropolitane appartenenti al sistema insediativo funzionale.

6.4.4 Piano Regolatore Generale di Roma

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Roma disciplina le attività di trasformazione fisica e funzionale, di rilevanza urbanistica, nel territorio comunale. Il Piano persegue gli obiettivi della riqualificazione e valorizzazione del territorio, secondo i principi della sostenibilità ambientale e della perequazione urbanistica e nel rispetto dei criteri di economicità, efficacia, pubblicità e semplificazione dell'azione amministrativa, nel quadro della legislazione vigente.
Il PRG si compone di elaborati sia di natura prescrittiva che di natura non prescrittiva.
La disciplina di PRG è definita dall'insieme delle prescrizioni di testo e grafiche contenute negli elaborati prescrittivi.
L'insieme delle regole, contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione, trova un riferimento territoriale nel gruppo di carte "Sistemi e Regole". Vengono inserite all'interno degli elaborati prescrittivi anche le carte della "Rete ecologica".
Gli elaborati non prescrittivi, invece sono un insieme di tavole, guide, relazioni che forniscono informazioni e riferimenti storici, ambientali, infrastrutturali, paesaggistici e geologici su tutta la città, al fine di rendere concretamente ed efficacemente realizzabili le previsioni del Piano.

6.4.5 Piano Regolatore Generale di Fiumicino

Le finalità del Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fiumicino fanno riferimento ad obiettivi relativi alle seguenti priorità:

- coordinamento e condivisione degli obiettivi della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- tutela dell'ambiente attraverso azioni di valorizzazione del territorio tendenti alla qualificazione paesistico-ambientale, naturalistica e percettiva, contemporaneamente in grado di suscitare effetti economici ed occupazionali positivi;
- recupero e riqualificazione dei centri abitati attraverso la riconnotazione morfotipologica, funzionale, estetica dello spazio urbano, quest'ultima comprende la dotazione di attrezzature e servizi, la predisposizione e il miglioramento degli spazi collettivi e degli elementi qualificanti;
- contenimento delle previsioni edificatorie all'interno dei nuclei esistenti, evitando di proporre la formazione di nuovi centri che provocherebbero un ulteriore consumo dello spazio extraurbano;
- sviluppo e la qualificazione del sistema dell'accessibilità alle varie parti del territorio comunale rendendolo in grado di svolgere un efficace collegamento tra le diverse centralità del territorio comunale e di promuovere le attività legate alla fruizione del Comune;
- individuazione delle principali vocazioni del Comune di Fiumicino nei settori dell'agricoltura e delle connesse attività di ricerca scientifica e commercializzazione, della ricettività e del tempo libero, della portualità turistica e peschereccia;
- equa distribuzione tra pubblico e privato e tra privati degli oneri e dei vantaggi economici derivanti dal processo di trasformazione della città e del territorio.

Il PRG regola le trasformazioni fisiche e funzionali di rilevanza urbanistica, ambientale, paesistica del territorio comunale, dettando prescrizioni progettuali e procedimenti che, nel loro insieme, costituiscono la disciplina di Piano e riguardano:

- caratteristiche fisiche (quantitative e qualitative) delle trasformazioni;
- caratteristiche funzionali (destinazione e modalità d'uso) dell'elemento trasformato (suolo, edificio, area di pertinenza, etc.);
- definizione delle condizioni per la mitigazione e la compensazione degli impatti e delle trasformazioni sul contesto urbanistico, ambientale paesaggistico;
- soddisfacimento degli standard di legge e modalità attuative;
- modalità ed atti tecnico-amministrativi abilitanti le trasformazioni.

La disciplina del PRG è esplicitata dagli elaborati grafici, dalle norme tecniche d'attuazione e dal complesso degli strumenti attuativi predisposti adottati e approvati o in fase di approvazione alla data di adozione del piano.

6.4.6 Piano Regolatore Generale di Civitavecchia

Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Civitavecchia, dalla data della sua entrata in vigore ad oggi, è stato oggetto di oltre trenta varianti, parte delle quali sono state approvate dagli organi preposti, parte sono state invece respinte o sospese in attesa di una revisione di aggiornamento generale del piano stesso in adeguamento al P.T.P.G.

Il PRG si applica a tutto il territorio comunale con le suddivisioni in zone, secondo la seguente classificazione:

A. Zone residenziali
   1. agricole - tipo edilizio A
   2. di ampliamento e ristrutturazione edilizia – tipi edilizi: B - C - D - E - F - G - H
   3. di completamente delle zone urbanizzate U
   4. di ristrutturazione viaria ed edilizia delle zone urbanizzate R
B. Zone a destinazione particolare
   1. per attrezzature: aree di uso pubblico per i centri di quartiere, aree di uso pubblico per servizi generali
   2. speciali: zone industriali, portuali, ferroviarie militari, sportive, balneari, turistico, termali
   3. vincolate: "non edificanti", verde pubblico, verde privato, rimboschimento, cimiteriale

7 IL PROCESSO DI STRUTTURAZIONE DEL PIANO

7.1 La sistematizzazione del Quadro delle iniziative

In coerenza alla metodologia che è stata esposta nei capitoli precedenti, l'attività di sistematizzazione e messa in coerenza si è tradotta, nella sua fase preliminare, nell'identificazione del Quadro delle Iniziative.

Partendo quindi da quanto esposto nel Capitolo 5, si è cercato di esemplificare le iniziative in un quadro unitario, unendo e schematizzando le diverse iniziative proposte al fine di poter giungere ad un Quadro delle Iniziative che coniugasse i principi di sintesi e al tempo stesso che fosse il più possibile completo e rappresentativo dell'ambito territoriale-infrastrutturale considerato.

Sistema	Nome dell'iniziativa
Sistema Aeroportuale	Aeroporto di Fiumicino - Completamento
	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento
Sistema Portuale	Sviluppo del Porto di Civitavecchia
	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino
	Aree retroportuali
	Aree patti
Sistema Viario	SS675 tratto 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"
	Ponte della Scafa
	Ponte dei Congressi
	Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli
	Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton
	Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino
	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce
	Connessione A12 – Aeroporto di Fiumicino
	Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia
	Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale
	Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari
	Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino
	Connessione A12 – Nuovo Porto di Civitavecchia
Sistema	Chiusura anello ferroviario

Sistema	Nome dell'iniziativa
ferroviario	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord
	Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido
	Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia
	Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia
	Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia
	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia
	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal Porto di Civitavecchia
	Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia
	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del Porto di Civitavecchia
	Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale
	Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'aeroporto

Tabella 7-1 Quadro delle Iniziative

Tale quadro di interventi sintetizza quindi quanto precedentemente espresso e ne permette una schematizzazione in interventi definiti sia dal punto di vista territoriale che infrastrutturale. Nei capitoli successivi sarà possibile affrontare una distinzione delle iniziative al fine di poter distinguere, coerentemente alla metodologia implementata, quella che è la "base" del piano da quelle che invece sono definibili come le Azioni di Piano.

7.2 La sistematizzazione di prima fase: appartenenza all'ambito del Piano

Analogamente a quanto fatto nel paragrafo precedente, seguendo il percorso logico identificato nel Par. 3.4.3 è stato possibile effettuare la sistematizzazione definita di "prima fase".

Tale sistematizzazione prevede una distinzione tra quanto è stato definito come interno all'ambito di Piano (che andrà successivamente a costituire il cuore centrale del Piano stesso, identificando le Azioni di Piano) con quanto invece costituente il quadro per l'ambito di Piano.

Sistema	Nome dell'iniziativa	Ambito di Piano di Quadro	Ambito di Piano Interni
Sistema Aeroportuale	Aeroporto di Fiumicino - Completamento	●	
	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento	●	
Sistema Portuale	Sviluppo del Porto di Civitavecchia	●	
	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino	●	
	Aree retroportuali	●	
	Aree patti	●	
Sistema Viario	SS675 tratto 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"	●	
	Ponte della Scafa	●	
	Ponte dei Congressi	●	
	Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli		●
	Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton		●
	Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino		●
	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce		●
	Connessione A12 – Aeroporto di Fiumicino		●
	Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia		●
	Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale		●
	Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari		●
	Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino		●
	Connessione A12 – Nuovo Porto di Civitavecchia		●
Sistema ferroviario	Chiusura anello ferroviario	●	
	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord		●
	Trasformazione in metropolitana della linea	●	

Sistema	Nome dell'iniziativa	Ambito di Piano	
		di Quadro	Interni
	Roma Lido		
	Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia		●
	Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia		●
	Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia		●
	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia		●
	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale		●
	Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'aeroporto		●

Tabella 7-2 Quadro di sintesi delle sistematizzazioni di prima fase

Nei capitoli successivi verranno quindi analizzate le iniziative soprariportate secondo due logiche distinte, attraverso due sistematizzazioni differenti. Infatti, da un lato le iniziative di quadro per l'ambito del Piano saranno suddivise in funzione del loro status autorizzativo, mentre quelle interne saranno suddivise in relazione alla necessità di approfondimento in sinergia con gli altri soggetti che hanno partecipato al Piano.

7.3 La sistematizzazione di seconda fase: status pianificatorio ed autorizzativo delle iniziative esterne all'ambito di Piano

Primo elemento della sistematizzazione di seconda fase è stata la verifica dello status pianificatorio in relazione agli iniziative che costituivano il quadro per l'ambito del Piano. In particolare si è effettuato un confronto tra la schematizzazione degli interventi individuati ed il contesto pianificatorio, così come individuato nel Par. 6.

L'esito di detta attività è documentato nella seguente tabella (cfr.Tabella 7-3) nella quale per ciascuna delle iniziative, sono stati indicati i relativi strumenti di pianificazione nei quali queste trovano incardinazione.
Sotto il profilo operativo, le citate tabelle descrivono tali rapporti per le seguenti categorie pianificatorie:

A. Pianificazione ordinaria
B. Pianificazione settoriale – trasporti
C. Pianificazione negoziata

Sist	*Iniziative progettuali*	*Atti pianificatori / programmatici*	
		Cat.	*Strumenti*
AEREOPORTUALE	Aeroporto di Fiumicino - Completamento	B	• Piano Nazionale Aeroporti • Piano Mobilità Regione Lazio (1)
	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento	B	• Piano Nazionale Aeroporti • Piano Mobilità Regione Lazio (2)
PORTUALE	Sviluppo del Porto di Civitavecchia	B	• Piano di Mobilità del Lazio (1) • PRP e Variante al PRP di Civitavecchia
	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino	B	• Piano di Mobilità del Lazio (2) • Variante al PRP di Fiumicino
FERROVIARIO	Chiusura anello ferroviario	A	• Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		B	• Piano Mobilità Regione Lazio (2) • Piano Provinciale Merci • Piano Nazionale Aeroporti
		C	• PIS – All.XI
	Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido	A	• Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		B	• Piano Nazionale Aeroporti
		C	• PIS – All.XI
VIARIO	SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia	A	• Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		B	• Piano di Mobilità del Lazio (1)
		C	• PIS – All.XI
	Asse autostradale Cecina – Civitavecchia	A	• Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		C	• PIS – All.XI
	Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de	B	• Piano di Mobilità del Lazio (2)

Sist	Iniziative progettuali	Atti pianificatori / programmatici	
		Cat.	Strumenti
	Cenci"		• Piano Nazionale Aeroporti
		C	• PIS – All.XI
	Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave	B	• Piano Nazionale Aeroporti • Piano di Mobilità del Lazio (1)
		C	• PIS – All.XI
		A	• Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
	Ponte della Scafa	C	• Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio
	Ponte dei Congressi	-	• Legge n° 164 dell 11.110.2014

(1)Piano della Mobilità Regione Lazio Scenario Do Minimum

(2)Piano della Mobilità Regione Lazio Scenario Do Everything

Tabella 7-3 Status Pianificatorio degli elementi esterni all'ambito di Piano

Terminata la fase di valutazione della Pianificazione si è quindi effettuata una verifica relativa a quanto già autorizzato tra le iniziative esterne all'ambito del Piano. A tale scopo si è fatto specifico riferimento alle autorizzazioni ambientali rilasciate dalle autorità competenti in materia (Ministero dell'Ambiente e Regione Lazio).

Nella Tabella 7-4 sono riportati gli estremi delle iniziative autorizzate sotto il profilo ambientale.

Sett.	Iniziativa	Specifiche
AEREOPORTUALE	Aeroporto di Fiumicino - Completamento	DM n.236 del 08.08.2013 e successivamente modificato dal DM n.304 del 12.12.2014, positivo con prescrizioni
PORTUALE	Sviluppo del Porto di Civitavecchia	DECVIA n.4 del 09.02.2010, positivo con prescrizioni; DVA-DEC-2015-0000216 del 25.06.2015 positivo;
	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino	DECVIA n.7 del 16.02.2010, positivo con prescrizioni
FERROVIARIA	Chiusura anello ferroviario (Anello Nord di Roma)	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 24.02.2004, positivo con prescrizioni

Sett.	*Iniziativa*	*Specifiche*
VIARIA	SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia (Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte)	DECVIA n. 198 del 18.03.2004, positivo con prescrizioni
	Asse autostradale Cecina – Civitavecchia (Potenziamento asse tirrenico)	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 31.03.2006, positivo con prescrizioni Delibera CIPE n. 116 del 18.12.2008, di approvazione del PP e compatibilità ambientale
	Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"; Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave" (Corridoio intermodale Roma-Latina)	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 18.05.2005, positivo con prescrizioni Delibera CIPE n. 50 del 29.09.2005, di approvazione del PP ed attestazione di compatibilità ambientale MATTM – Commissione Tecnica VIA Parere n. 388 del 30.11.2009, positivo con prescrizioni sulla versione aggiornata ed integrata Delibera CIPE n. 88 del 18.11.2010, di approvazione del PD
	Ponte della Scafa	VIA Regionale con esito favorevole con prescrizioni
	Ponte dei Congressi (Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana)	VIA Regionale con esito favorevole con prescrizioni

Tabella 7-4 Status autorizzativo ambientale degli elementi esterni all'ambito di Piano

Terminata tale fase di analisi è stato quindi possibile effettuare la sistematizzazione delle iniziative secondo quanto definito nel paragrafo relativo alla metodologia.

Sistema	Nome dell'iniziativa	Pianficati ed autorizzati	
		Si	No
Sistema Aeroportuale	Aeroporto di Fiumicino - Completamento	●	
	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento		●
Sistema Portuale	Sviluppo del Porto Civitavecchia	●	
	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino	●	
	Aree retroportuali		●
	Aree patti		●
Sistema Viario	SS675 tratto 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"	●	

Sistema	Nome dell'iniziativa	Pianficati ed autorizzati	
		Si	No
	Ponte della Scafa	●	
	Ponte dei Congressi	●	
Sistema ferroviario	Chiusura anello ferroviario	●	
	Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido		●

Tabella 7-5 Quadro di sintesi delle sistematizzazione di seconda fase

Dalla Tabella 7-5 sarà possibile quindi distinguere gli Interventi Consolidati dagli Interventi di Scenario, così come definitio ed approfondito nel Paragrafo 7.4.

7.4 Gli Interventi Consolidati e gli Interventi di Scenario

Secondo quanto sistematizzato nel Paragrafo 7.3 è stato possibile definire gli Interventi che hanno costituito la base del Piano con la quale sono state tarate le Azioni di Piano. Si ricorda come gli interventi esterni all'ambito del Piano siano stati suddivisi in relazione al loro status pianificatorio ed approvativo in Interventi Consolidati, ossia interventi pianificati ed autorizzati ambientalmente dall'Autorità competente, ed Interventi di Scenario, i quali invece devono ancora completare tale iter.

Gli Interventi consolidati sono riportati nella Tabella 7-6.

INTERVENTI CONSOLIDATI		
Sistema	**Codifica**	**Nome dell'Intervento**
Sistema Aeroportuale	IC.A1	Aeroporto di Fiumicino - Completamento
Sistema Portuale	IC.P1	Sviluppo del Porto Civitavecchia
	IC.P2	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino
Sistema Viario	IC.V1	SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia
	IC.V2	Asse autostradale Cecina – Civitavecchia
	IC.V3	Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"
	IC.V4	Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"
	IC.V5	Ponte della Scafa
	IC.V6	Ponte dei Congressi
Sistema ferroviario	IC.F1	Chiusura anello ferroviario

Tabella 7-6 Interventi consolidati

Gli Interventi di scenario sono riportati nellaTabella 7-7.

INTERVENTI DI SCENARIO		
Sistema	**Codifica**	**Nome dell'Intervento**
Sistema Aeroportuale	IS.A1	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento
Sistema Portuale	IS.P1	Aree retroportuali
	IS.P2	Aree patti
Sistema ferroviario	IS.F1	Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido

Tabella 7-7 Interventi di Scenario

7.5 La sistematizzazione di terza fase: Interventi ed Esigenze

Ultima sistematizzazione del processo di schematizzazione del Piano, secondo quanto definito nella parte metodologica, ha riguardato l'analisi delle iniziative interne all'ambito del Piano. Si ricorda che nel processo di sistematizzazione di terza fase si identificano tutte le iniziative che hanno necessitato di approfondimento tra i diversi Soggetti gestori delle infrastrutture che hanno partecipato al processo di elaborazione del presente Piano.

Tale processo di condivisione ed approfondimento è avvenuto, come già ampiamente accennato, attraverso degli appositi Tavoli Tematici nei quali sono state discussi in maniera sinergica tutte le iniziative, individuando per l'appunto le Esigenze che erano dietro le iniziative stesse, al fine di poterle tradurle in vere e proprie Azioni di Piano.

Tale sistematizzazione è riportata in via sintetica nella Tabella 7-8.

		Necessità di approfondimento	
Sistema	**Nome dell'iniziativa**	**SI**	**NO**
Sistema Viario	Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli		●
	Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton		●
	Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino	●	
	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce	●	

Sistema	Nome dell'iniziativa	Necessità di approfondimento SI	NO
	Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia	●	
	Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale	●	
	Connessione A12 – Aeroporto di Fiumicino	●	
	Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari	●	
	Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino		●
	Connessione A12 – Nuovo Porto di Fiumicino	●	
Sistema ferroviario	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord		●
	Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia		●
	Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia		●
	Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia	●	
	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia		●
	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del Porto di Civitavecchia		●
	Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale		●
	Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino	●	

Tabella 7-8 Quadro di sintesi delle sistematizzazione di terza fase

Attraverso i Tavoli Tematici è stato quindi possibile elaborare e condividere le Esigenze andando a delineare così le azioni da intraprendere al fine di poter dare riscontro alle esigenze stesse. Tali azioni, unitamente alle iniziative che invece potevano essere direttamente tradotte in interventi, hanno formato il quadro delle Azioni di Piano così come definite nel Par. 7.6.

7.6 Le Azioni di Piano

A valle della citata attività dei tavoli è stato quindi possibile identificare le Azioni di Piano all'interno di un quadro unitario, secondo quanto riportato nella Tabella 7-9.Per la descrizione approfondita delle azioni di Piano si rimanda alle schede specifiche riportate nel Cap. 9.5.

AZIONI DI PIANO		
Sistema	**Codifica**	**Nome dell'iniziativa**
Sistema Viario	IG.1	Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli
	IG.2	Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton
	IG.3	Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino
	IG.4	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce
	IG.5	Connessione A12 – Aeroporto di Fiumicino
	IG.6	Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia
	IG.7	Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale
	IG.8	Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari
	IG.9	Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino
	IG.10	Connessione A12 – Nuovo Porto di Fiumicino
Sistema ferroviario	IF.1	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord
	IF.2	Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia
	IF.3	Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia
	IF.4	Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia
	IF.5	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia
	IF.6	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal Porto di Civitavecchia
	IF.7	Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto dim Civitavecchia
	IF.8	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del Porto di Civitavecchia
	IF.9	Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale
	IF.10	Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino

Tabella 7-9 Individuazione delle Azioni di Piano

7.7 Schema Complessivo di Piano e delle Iniziative

Si riporta di seguito lo schema logico già esplicitato nella sua interezza nella Figura 3-2 con l'assegnazione delle diverse tipologie di funzioni che le iniziative poste alla base del Piano hanno assunto a conclusione delle elaborazioni delle attività dei tavoli tematici e che strutturano nei loro diversi ruoli il Pinao integrato.

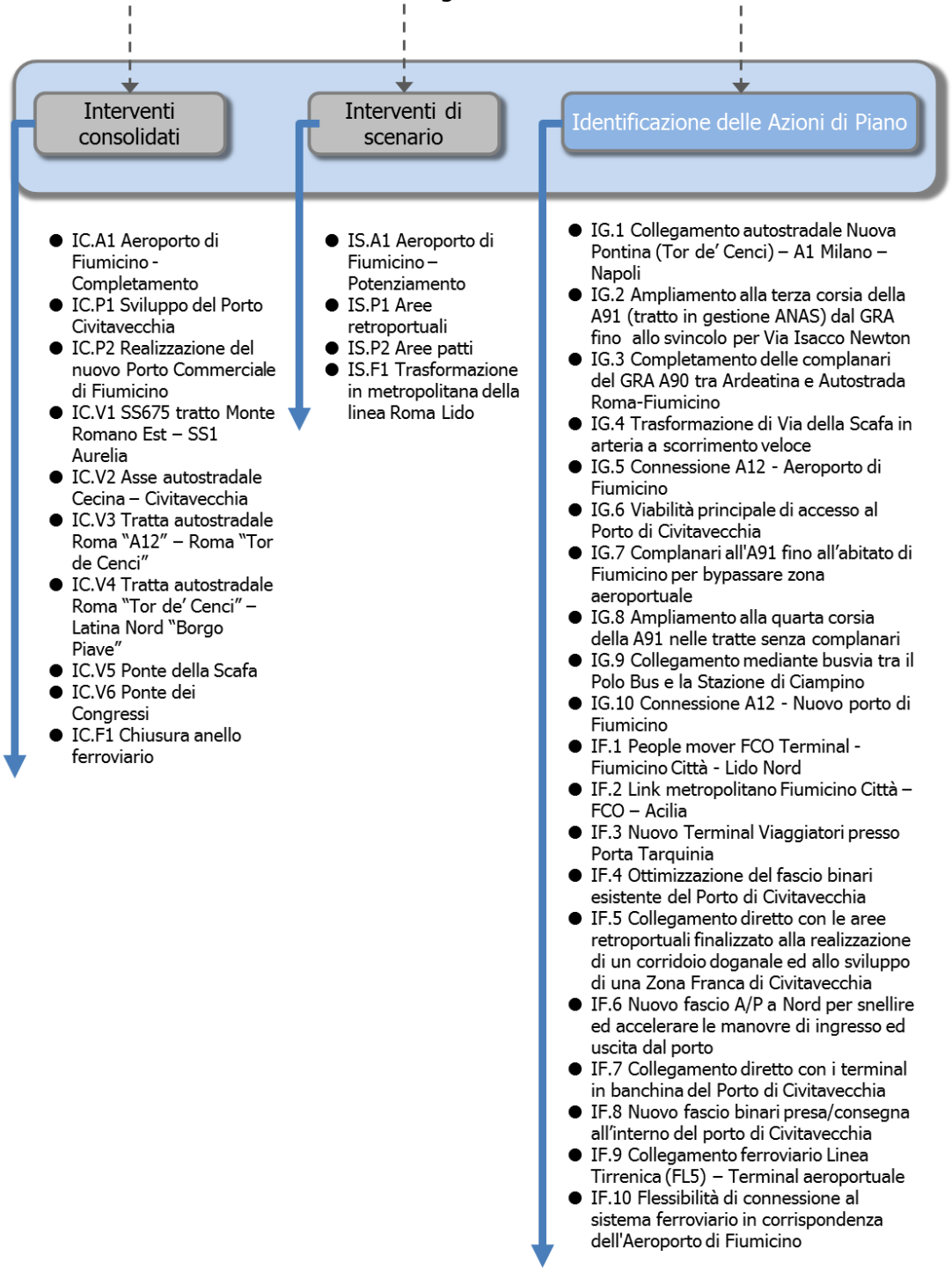


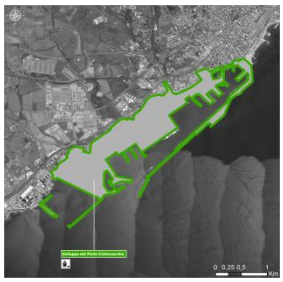
Figura 7-1 Schema complessivo di Piano e delle Iniziative

8 LE SCHEDE DEGLI INTERVENTI CONSOLIDATI

8.1 Il Quadro degli interventi

Il quadro degli Interventi Consolidati risultante dalla sistematizzazione delle iniziative esterne all'ambito del Piano risulta così composto

Codice	**IC.A1**
Sistema	**Aeroportuale**
Denominazione	**Aeroporto di Fiumicino - Completamento**



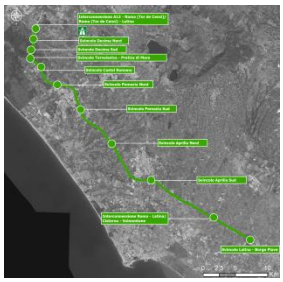
Codice	**IC.P1**
Sistema	**Portuale**
Denominazione	**Sviluppo del Porto Civitavecchia**

Codice	**IC.P2**
Sistema	**Portuale**
Denominazione	**Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino**

Codice	**IC.V1**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia**

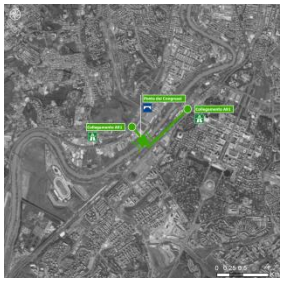
Codice	**IC.V2**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**Asse autostradale Cecina – Civitavecchia**

Codice	**IC.V3**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"**

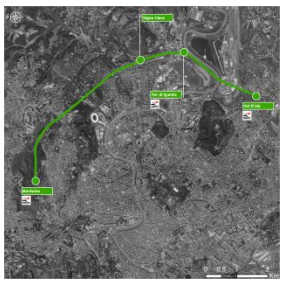


Codice	**IC.V4**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"**

Codice	**IC.V5**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**Ponte della Scafa**



Codice	**IC.V6**
Sistema	**Viario**
Denominazione	**Ponte dei Congressi**



Codice	**IC.F1**
Sistema	**Ferroviario**
Denominazione	**Chiusura anello ferroviario**

8.2 Intervento IC.A1 - Aeroporto di Fiumicino - Completamento

Codice e denominazione	**IC.A1 Aeroporto di Fiumicino - Completamento**
Sistema	Aeroportuale
Soggetto attuatore	Aeroporti di Roma

Scheda di Sintesi | **IC.A1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	• **Sistema airside**: al fine di adeguare la capacità del sistema aeroportuale airside alla domanda prevista e ottimizzare la movimentazione degli aeromobili a terra, incrementando la flessibilità del sistema per la gestione dell'operatività principalmente nelle ore di picco, si prevede la realizzazione di nuovi stands di sosta aeromobili ad est e ad ovest dei piazzali e l'implementazione delle vie di rullaggio. • **Sistema terminal**: si realizzeranno nuove aree di imbarco per completare l'assetto attuale. Inoltre, nell'ottica di massimizzare la flessibilità, il progetto prevede la realizzazione del nuovo terminal T4 ad ovest del T3 e l'estensione del terminal T1. • **Sistema HBS/BHS**: il complesso aerostazioni prevede lo sviluppo di due nuovi sistemi di smistamento e controllo bagagli, uno a servizio del T1 (presso l'ex cargo AZ) e uno a servizio del T3 (livello piazzali dell'area di imbarco F) in grado di soddisfare la domanda prevista. Questi sistemi saranno connessi in modo tale da consentire il transito dei bagagli dal settore ovest dell'aeroporto verso il settore est e viceversa. Inoltre a servizio del T4 verrà realizzato un HBS/BHS dedicato. • **Sistema landside, di mobilità interna e accessibilità allo scalo**: potenziamento del sistema dei parcheggi a raso e multipiano, completamento dello svincolo di accesso in area est e realizzazione di un sistema di trasporto automatizzato (people mover) che colleghi l'area Cargo City con il parcheggio lunga sosta ed il sistema aerostazioni. Sono previste inoltre ulteriori opere complementari asservite alle funzioni aeroportuali di servizio a carico di terzi (es strutture ricettiv e uffici, ecc).

Scheda di Sintesi | **IC.A1** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☒ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Nazionale Aeroporti Piano Mobilità Regione Lazio – Scenario Do Minimum

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	DM n.236 del 08.08.2013 e successivamente modificato dal DM n.304 del 12.12.2014,
		Riferimento	positivo con prescrizioni

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.3 Intervento IC.P1 - Sviluppo del Porto Civitavecchia

Codice e denominazione	**IC.P1 Sviluppo del Porto Civitavecchia**
Sistema	Portuale
Soggetto attuatore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta

Scheda di Sintesi | **IC.P1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Il network dei Porti di Roma e del Lazio, costituito da Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, rappresenta un unico esempio del panorama nazionale di rete a livello regionale e costituisce un elemento fondamentale per la creazione della "Piattaforma Logistica del Lazio". Il network punta alla razionalizzazione ed integrazione delle risorse dei singoli scali e favorisce il trasporto marittimo e la crescita dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto. In Particolare il porto di Civitavecchia ha avviato una serie d'interventi previsti dal PRP che porteranno: • l'allontanamento delle attività commerciali dal porto storico, • l'individuazione e sviluppo di aree dell'immediato entroterra per la realizzazione di attività industriali e commerciali, • la riorganizzazione funzionale del porto, • il miglioramento in termini di quantità e di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere, • l'incremento in termini di qualità e di quantità dei servizi per gli operatori portuali, • il rilancio delle attività turistiche della città attraverso il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale del porto storico, • il miglioramento dei collegamenti con l'entroterra. Gli interventi previsti a tale scopo sono: 1. Apertura bocca a sud del porto e ampliamento banchina 2. Terminal crociere antemurale 3. Terminal crociere banchina 4. Terminal crociere banchina 13 5. Porto container commerciale 6. Darsena traghetti e piazzali di servizio area terminal traghetti 7. Opere di edilizia demaniale e di servizio 8. Darsena energetico grandi masse nuovo terminal container 9. Bacino di carenaggio

Scheda di Sintesi | **IC.P1** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☒ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – Scenario Do Minimum PRP e Variante al PRP di Civitavecchia

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	DECVIA n.4 del 09.02.2010 DVA-DEC-2015-0000216 del 25.06.2015

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.4 Intervento IC.P2 - Realizzazione del nuovo Porto Commerciale

Codice e denominazione	**IC.P2 Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino**
Sistema	Portuale
Soggetto attuatore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta

Scheda di Sintesi | **IC.P2** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Il porto attualmente ha le caratteristiche di porto-canale, con funzioni in particolare concentrate ad attività peschereccia, diportistica e cantieristica. È lungo 1400 metri, largo 40 metri all'interno e 36 metri circa alla foce. L'autorità portuale intende creare un vero e proprio nuovo porto commerciale. Il progetto prevede di separare i traffici portuali di diversa natura commerciale, riservando il porto canale a fini prevalentemente turistici ed alla pesca e concentrando i flussi commerciali e crocieristici nel bacino esterno. Il porto canale è stato mantenuto nella sua configurazione attuale; le condizioni di agitazione ondosa interna sono migliorate dal progetto, disponendo a distanza dalla foce un'opera di difesa che consente il libero deflusso delle acque fornendo allo stesso tempo un riparo dalle onde provenienti dal I quadrante. Per il bacino commerciale, localizzato a fianco del molo nord del porto canale e destinato ad accogliere i traffici del nuovo porto commerciale-crocieristico, è stata prevista una configurazione "a bacino" con imboccatura rivolta a NW. Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino potrà rappresentare il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercity, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono questa area la piastra intermodale per l'intera Italia centrale. Il nuovo scalo vuole rivestire notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare, che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto, che potrà essere collegato direttamente con un sistema people mover; la possibilità di raggiungere Roma in brevissimo tempo e di sviluppare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione del Tevere.

Scheda di Sintesi | IC.P2 parte A

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

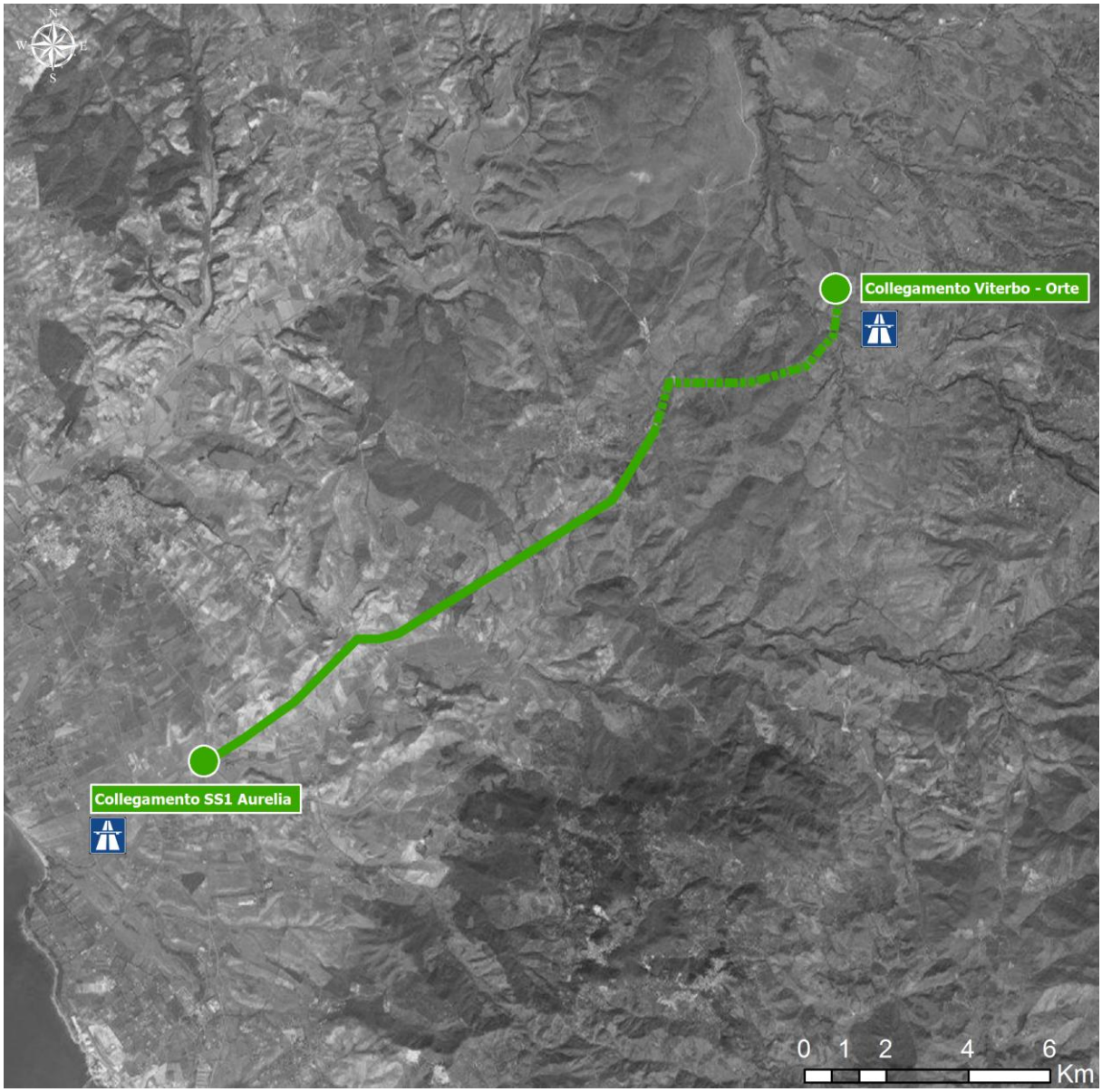
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – scenario Do Everything Variante al PRP di Fiumicino

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	DECVIA n.7 del 16.02.2010

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.5 Intervento IC.V1 - SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia

Codice e denominazione	**IC.V1 SS675 tratto Monte Romano Est – SS1 Aurelia**
Sistema	Viario
Soggetto attuatore	A.N.A.S.



Scheda di Sintesi | **IC.V1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'itinerario Civitavecchia – Orte (SS 675) è inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121/2001 "1° Programma delle infrastrutture strategiche", nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa. Il presente intervento costituisce l'ultimo tratto per il completamento del Collegamento Orte-Civitavecchia (lungo la SS 675) che ha un'alta valenza strategica poiché, non solo costituisce la connessione tra due interporti, ma rappresenta anche, attraverso la riconnessione con l'E45 e Ancona, il corridoio europeo di collegamento tra la penisola iberica e i paesi balcanici. La realizzazione di quest'ultimo tratto consentirà di completare la chiusura di una importante maglia di collegamento alla rete primaria e migliorare l'accessibilità a importanti poli logistici; nello specifico consentirà di collegare il Porto di Civitavecchia con: • l'Autostrada A1 Milano/Napoli (Asse prioritario 1 Berlino-Palermo, futuro Corridoio della Rete Core 5 Helsinki-La Valletta); • l'Interporto di Orte; • l'area industriale di Terni; • l'itinerario Orte/Perugia/Ancona (Porto); • l'itinerario internazionale Autostrada E45-E55 Orte/Ravenna/Venezia-Mestre (Porto); • l'Autostrada A12 Roma/Civitavecchia/Genova (porto). L'intervento risulta di fondamentale valore strategico per l'assetto economico e territoriale come connessione delle regioni Lazio ed Umbria.

Scheda di Sintesi | **IC.V1** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche Parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – Scenario Do Minimum PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	DECVIA n. 198 del 18.03.2004

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.6 Intervento IC.V2 - Asse autostradale Cecina – Civitavecchia

Codice e denominazione	**IC.V2 Asse autostradale Cecina – Civitavecchia**
Sistema	Viario
Soggetto attuatore	S.A.T.

Scheda di Sintesi | IC.V2 parte A

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Il "Corridoio Tirrenico" mette in comunicazione diretta l'Italia del Nord Ovest con Roma ed il Mezzogiorno e rappresenta una delle più importanti direttrici stradali in Italia. Allo stato attuale, il Corridoio Autostradale è interrotto e le autostrade A12 Livorno - Rosignano ed A12 Civitavecchia - Roma sono connesse tra loro dalla strada statale SS1 Aurelia, che dal punto di vista del tracciato presenta forti disomogeneità. Il primo tratto di tale autostrada tra Livorno e Rosignano è stato realizzato negli anni novanta dalla Società Autostrada Tirrenica (SAT) che attualmente è concessionaria per la realizzazione e gestione dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia; nello stesso periodo è stata realizzata dall'ANAS una variante a 4 corsie della SS 1 Aurelia tra Rosignano e Grosseto Sud. Tra Grosseto Sud e Civitavecchia Nord la SS1 è invece ad oggi caratterizzata da una situazione particolarmente inadeguata alle esigenze di sicurezza e fluidità della circolazione, in quanto disomogenea per caratteristiche geometriche, con tratti a 2 e 4 corsie, con e senza spartitraffico, con numerose intersezioni a raso della viabilità locale o minore e con accessi privati diretti sulla sede stradale. Da un punto di vista prettamente trasportistico, risulta ad oggi prioritario l'intervento di adeguamento delle tratte meridionali che presentano notevoli criticità in termini di "Livelli di Servizio". In data 13 maggio 2015 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Regione Lazio, Autostrade per l'Italia SpA e la Società Autostrada Tirrenica pA; in base a tale Protocollo viene modificato il progetto stradale dell'intero collegamento e si prevedono caratteristiche autostradali nella tratta compresa fra Civitavecchia e Grosseto Sud e fra San Pietro in Palazzi e Livorno (già in esercizio). Sulla tratta compresa fra Grosseto Sud e San Pietro in Palazzi, invece, la sezione stradale rimane quella esistente e saranno effettuati interventi di manutenzione straordinaria, risanamento e messa in sicurezza. Il sistema di pedaggiamento attuale è gestito in chiuso sulla tratta Livorno-Rosignano e in aperto sulla tratta Rosignano-San Pietro in Palazzi. Il pedaggio per le tratte di nuova realizzazione sarà gestito in aperto tramite barriere diaframmatiche.

Scheda di Sintesi | IC.V2 parte A

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

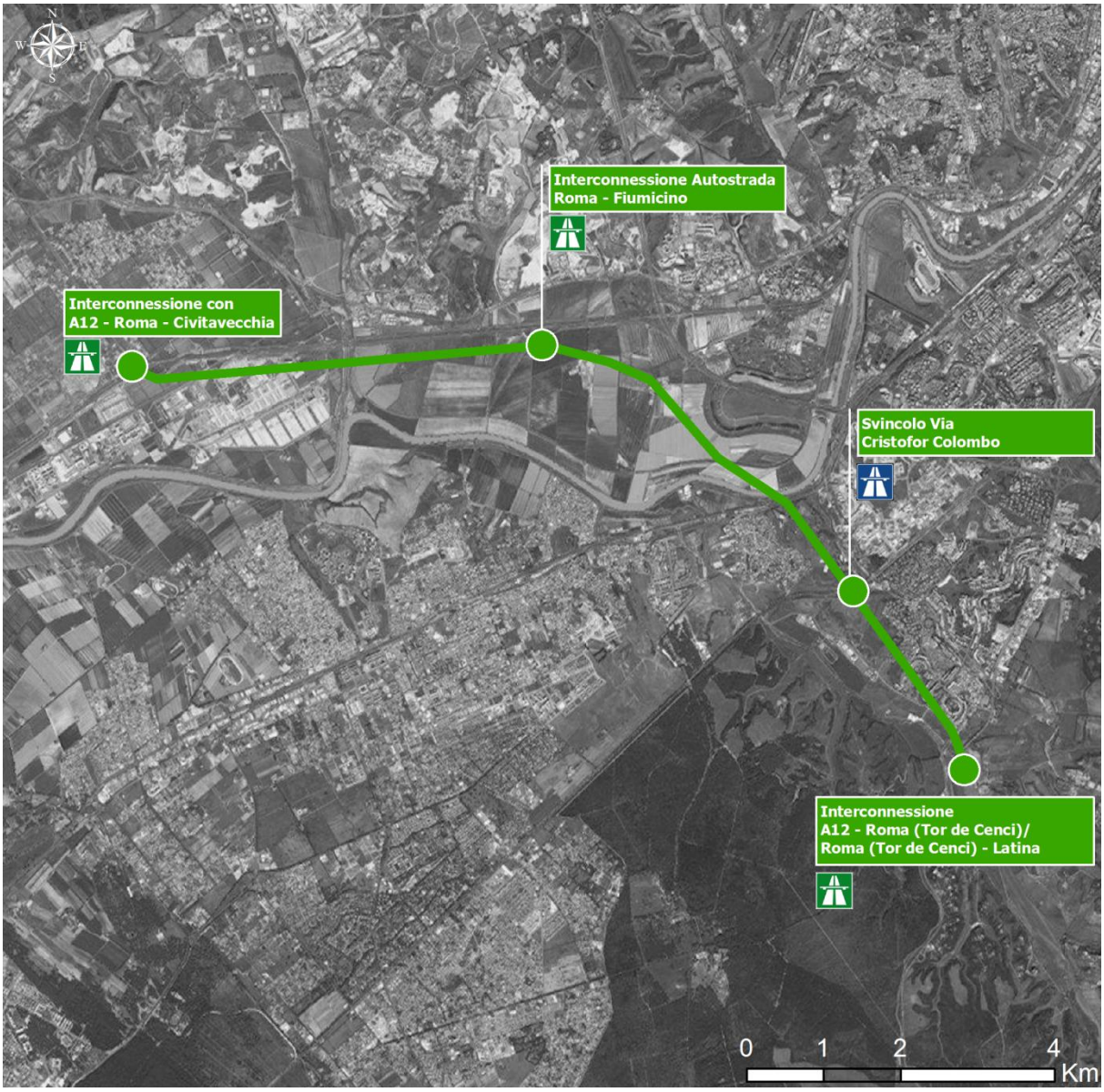
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		Settore	PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizion
		Riferimento	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 31.03.2006 Delibera CIPE n. 116 del 18.12.2008, di approvazione del PP e compatibilità ambientale

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.7 Intervento IC.V3 - Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"

Codice e denominazione	**IC.V3**	**Tratta autostradale Roma "A12" – Roma "Tor de Cenci"**
Sistema	Viario	
Soggetto attuatore		A.N.A.S.



Scheda di Sintesi | **IC.V3** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	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 tra cui quella corrispondente alla A12 - Pontina (Tor de' Cenci). Tale 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. 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.

Scheda di Sintesi | **IC.V3** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

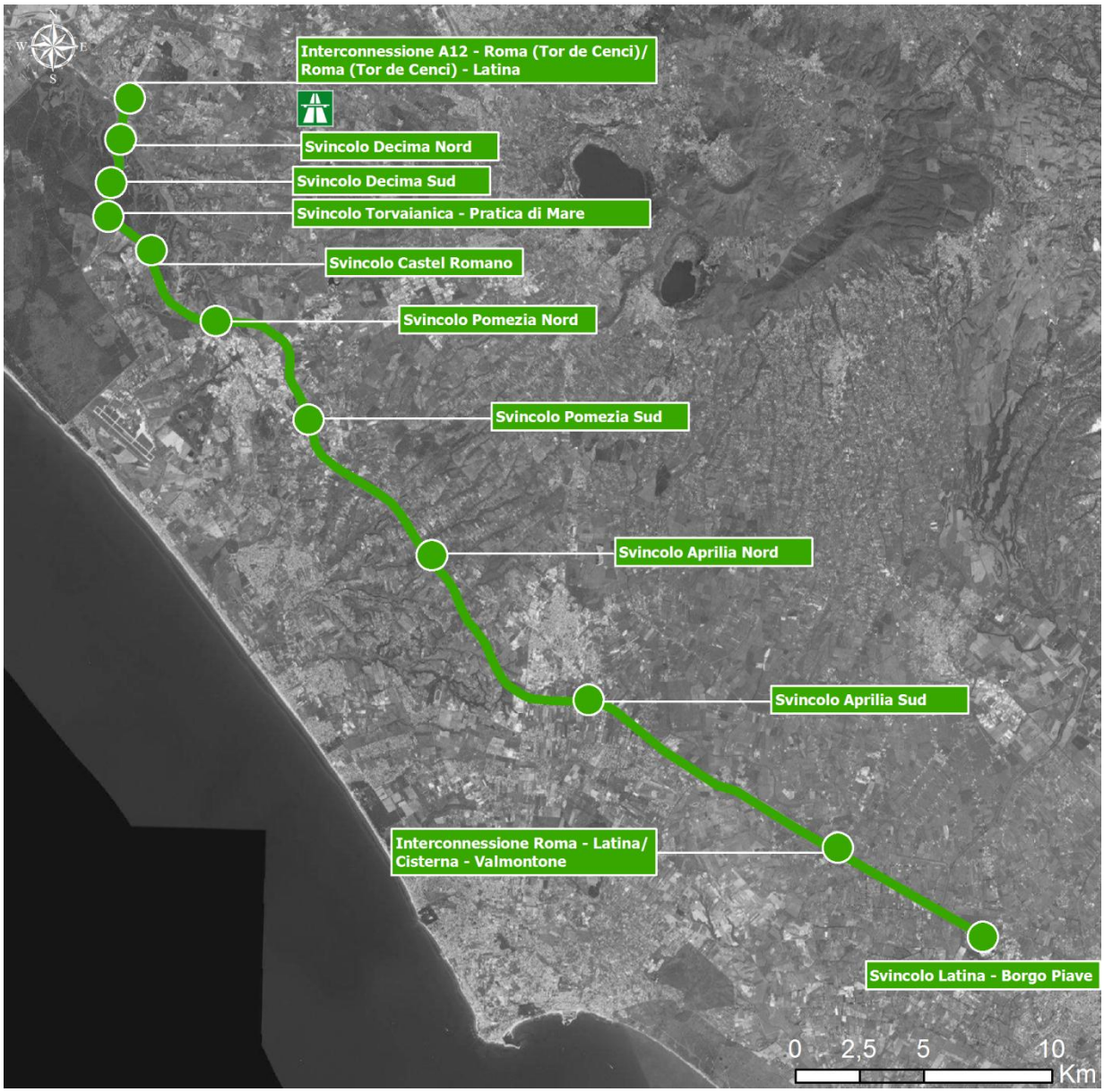
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – Scenario Do Everything Piano Nazionale Aeroporti PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 18.05.2005, Delibera CIPE n. 50 del 29.09.2005, di approvazione del PP ed attestazione di compatibilità ambientale MATTM – Commissione Tecnica VIA Parere n. 388 del 30.11.2009, Delibera CIPE n. 88 del 18.11.2010, di approvazione del PD

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.8 Intervento IC.V4 - Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"

Codice e denominazione	**IC.V4**	**Tratta autostradale Roma "Tor de' Cenci" – Latina Nord "Borgo Piave"**
Sistema	Viario	
Soggetto attuatore		A.N.A.S.



Scheda di Sintesi | IC.V4 parte A

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	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.

Scheda di Sintesi | **IC.V4** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

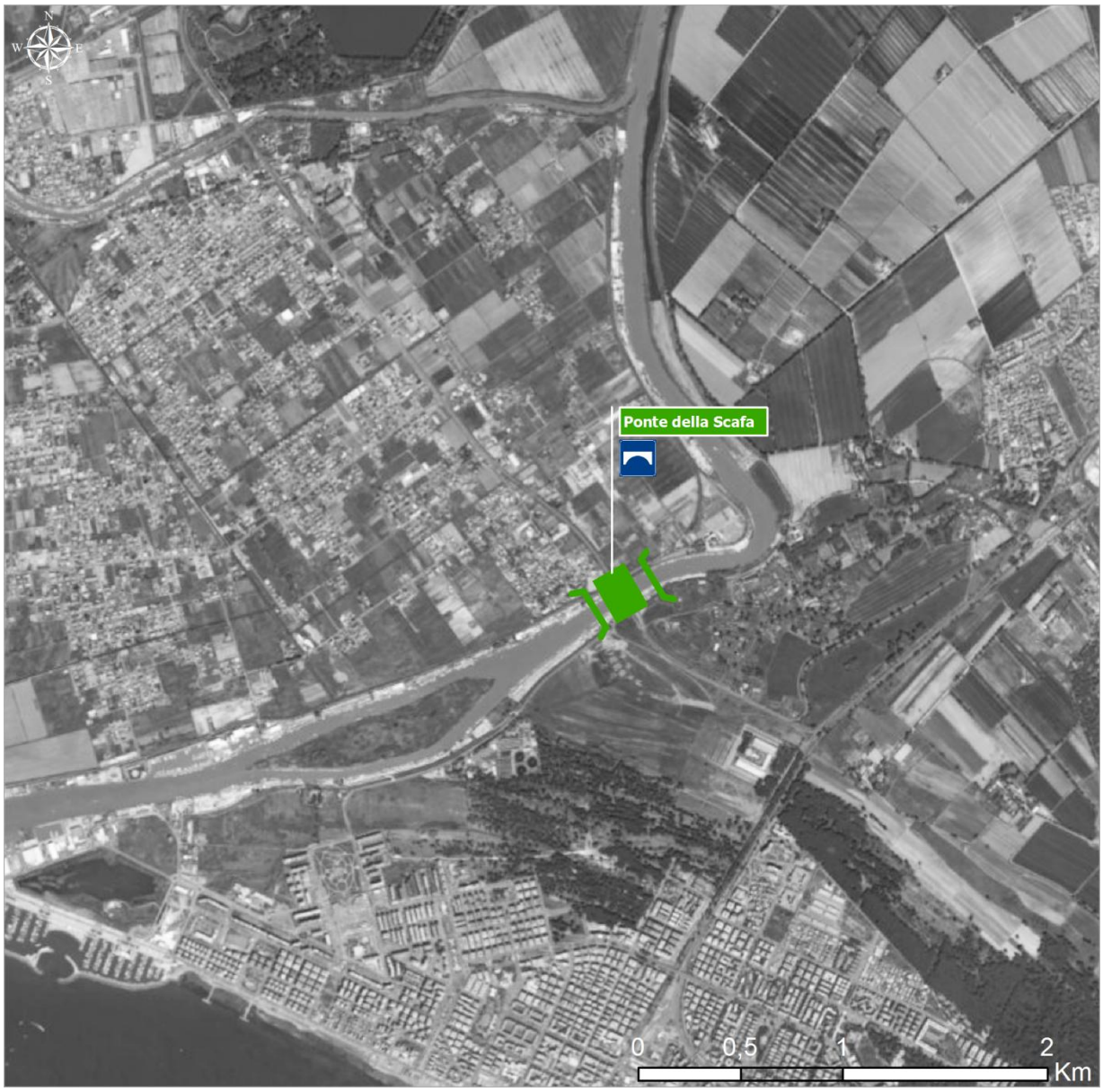
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – Scenario Do Everything Piano Nazionale Aeroporti PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 18.05.2005, Delibera CIPE n. 50 del 29.09.2005, di approvazione del PP ed attestazione di compatibilità ambientale MATTM – Commissione Tecnica VIA Parere n. 388 del 30.11.2009, Delibera CIPE n. 88 del 18.11.2010, di approvazione del PD

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.9 Intervento IC.V5 - Ponte della Scafa

Codice e denominazione	**IC.V5 Ponte della Scafa**
Sistema	Viario
Soggetto attuatore	Roma Capitale



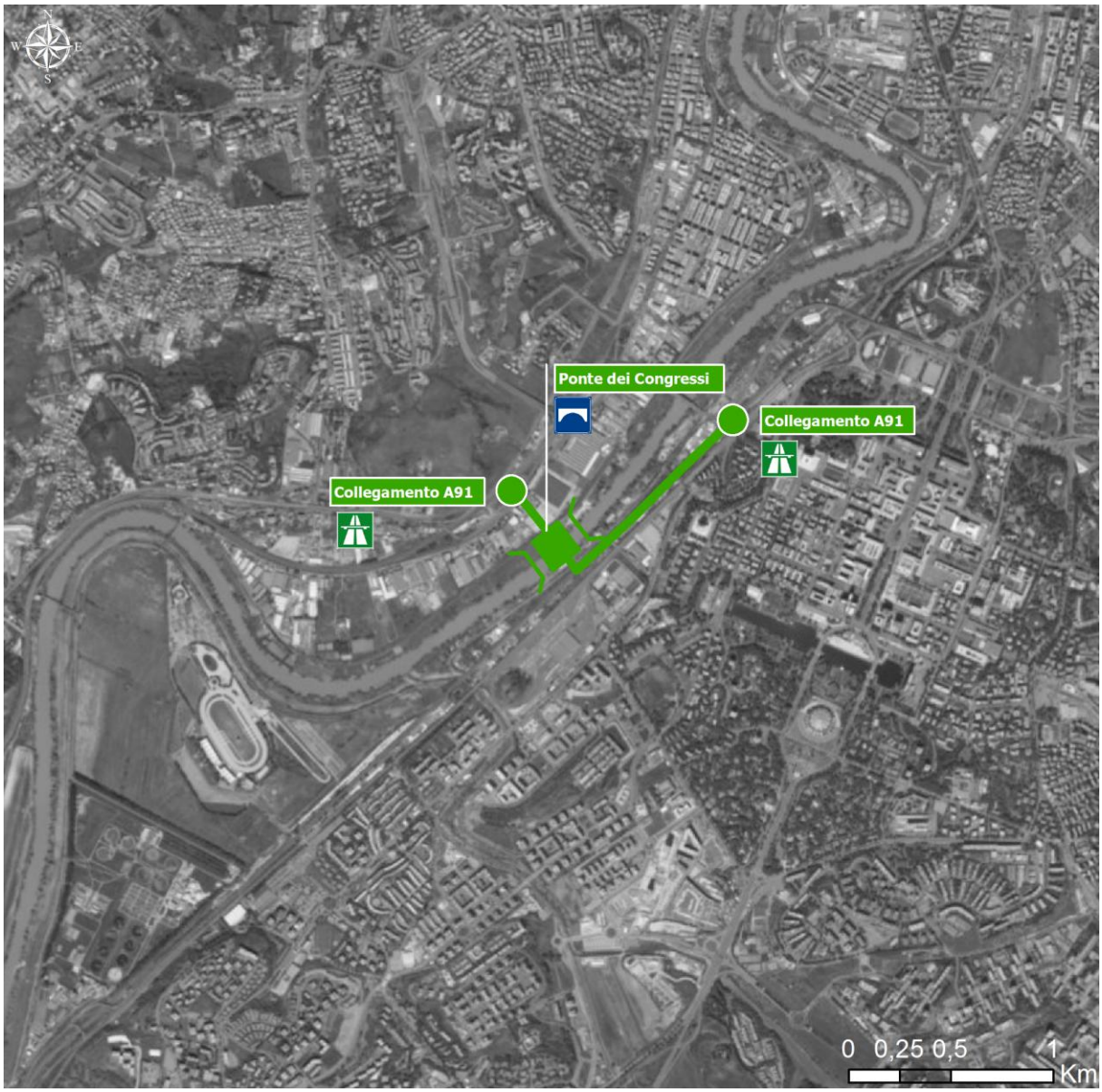
Scheda di Sintesi | **IC.V5** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'iniziativa prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere a valle dell'esistente e della relativa nuova viabilità di collegamento alle arterie stradali esistenti di via dell'aeroporto sita nel Comune di Fiumicino e la via del Mare nel Comune di Roma. Nello specifico, il nuovo ponte della Scafa è previsto nel contesto dell'allargamento a 4 corsie della via dell'Aeroporto di Fiumicino (SS 296) per tutto il suo sviluppo interno a Isola Sacra fino alla sua confluenza in via Guido Calza e via di Tor Boccaccia. L'iniziativa prevede anche una nuova viabilità di collegamento con svincoli situati a Fiumicino e ad Ostia che consentiranno il rammaglio della nuova infrastruttura con la viabilità esistente. Con ordinanza commissariale del Comune di Roma n. 186 del 30 giugno 2009 è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento denominato "Nuovo Ponte della Scafa e viabilità di collegamento".

8.10 Intervento IC.V6 - Ponte dei Congressi

Codice e denominazione	**IC.V6 Ponte dei Congressi**
Sistema	Viario
Soggetto attuatore	Roma Capitale



Scheda di Sintesi | **IC.V6** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'intervento comprende la grande opera di riqualificazione stradale delle rotatorie, svincoli stradali e autostradali con il rifacimento del ponte della Magliana. In particolare è prevista la realizzazione di un ponte in acciaio sul fiume Tevere di 900 metri di lunghezza, con quattro corsie, due provenienti dall'autostrada Roma-Fiumicino, le altre due da viale Isacco Newton e via della Magliana, con uscite anche su viale dell'Oceano Indiano e su viale Egeo. Dal punto di vista funzionale, l'intervento di realizzazione del Ponte dei Congressi è costituito dall'integrazione dei seguenti sub-interventi: 1. Realizzazione del nuovo sistema infrastrutturale stradale. 2. Miglioramenti/adeguamenti alle viabilità poste in adiacenza al nuovo sistema infrastrutturale 3. Realizzazione di un nuovo sistema ciclopedonale 4. Riqualificazione delle banchine del Tevere nei tratti in adiacenza al Ponte della Magliana ed al Nuovo Ponte dei Congressi 5. Realizzazione del Nuovo Parco Fluviale del Tevere tra il Ponte della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi (oggetto di separato progetto) Il progetto prevede la realizzazione di un sistema infrastrutturale ad anello rotatorio che utilizza nel verso "entrante" (direzione Roma) il nuovo Ponte dei Congressi e nel "verso uscente" (direzione Fiumicino) il ponte esistente della Magliana, organizzato su quattro corsie a senso unico di marcia, con rimozione della barriera spartitraffico centrale. Il nuovo sistema infrastrutturale permetterà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la Via Cristoforo Colombo, consentendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e l'EUR e tra via Isacco Newton e l'EUR, mediante una rampa bidirezionale di svincolo su via dell'Oceano Pacifico. Si prevede anche la realizzazione di una rampa di uscita sulla Via del Mare in direzione Ostia/Stadio futuro, e di una rampa di uscita sulla Via Ostiense in direzione Roma. L'anello rotatorio sarà ottenuto mediante la realizzazione di una nuova carreggiata stradale in direzione Roma, la riorganizzazione di parte delle carreggiate esistenti al fine di consentirne l'utilizzo a senso unico in direzione Fiumicino, e la realizzazione di una serie di rampe di connessione tra le due carreggiate. Oltre alla realizzazione delle due carreggiate principali e delle relative rampe di svincolo, sono previsti interventi di sistemazione di un tratto di Via della Magliana, di un tratto di Via del Mare-Via Ostiense e dell'intersezione tra Viale Egeo/Via Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano.

Scheda di Sintesi | **IC.V5** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

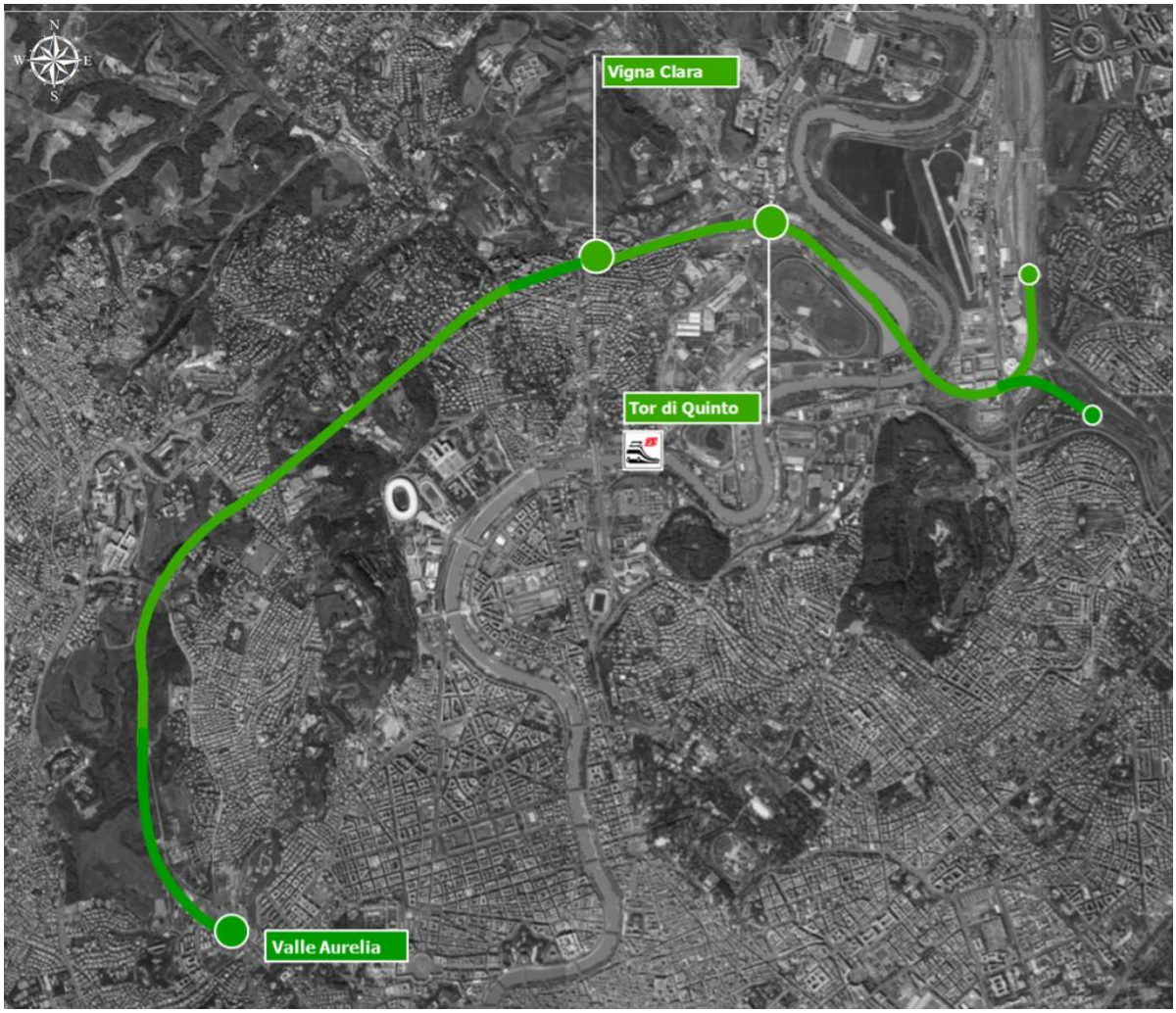
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Legge n° 164 dell 11.110.2014

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☒ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	VIA Regionale

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

8.11 Intervento IC.F1 - Chiusura anello ferroviario

Codice e denominazione	**IC.F1**	**Chiusura anello ferroviario**
Sistema	Ferroviario	
Soggetto attuatore	Ferrovie dello Stato Italiane	



Scheda di Sintesi | **IC.F1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Il collegamento ferroviario Anello Nord è un progetto di valenza fondamentale come collegamento del trasporto passeggeri, sia regionale che di lunga percorrenza. Tale progetto, denominato a suo tempo anche Gronda Merci Nord di Roma è, con la Gronda Merci Sud, parte integrante di un itinerario alternativo per ricondurre il traffico merci all'esterno del Nodo di Roma. L'Anello Nord ha inizio in corrispondenza della stazione di Roma Aurelia sulla linea «Tirrenica», con bivio a raso a 60 km/h; s'innesta sul ramo proveniente dalla stazione di Valle Aurelia e prosegue sul sedime esistente fino all'allaccio alla linea locale in direzione di Roma Tiburtina (verso Sud) o della linea merci in ambito Roma Smistamento in direzione (verso nord). Nel 2016 verrà attivata la prima tratta dell'Anello Nord, Valle Aurelia – Vigna Clara, lunga circa 7 km, con istituzione di nuovi servizi regionali che miglioreranno sia il collegamento con Roma S. Pietro e Roma Ostiense, sia l'interscambio con la metro A.

Scheda di Sintesi | **IC.F1** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		Settore	Piano Mobilità Regione Lazio – Scenario Do Everything Piano Provinciale Merci Piano Nazionale Aeroporti PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☐ Da ottenere		
	☒ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☒ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	positivo con prescrizioni
		Riferimento	MATTM – Commissione Speciale VIA Parere del 24.02.2004,

Condivisione dell'iniziativa	☒ Perfezionata	
	☐ Da Perzionare	

9 LE SCHEDE DEGLI INTERVENTI DI SCENARIO

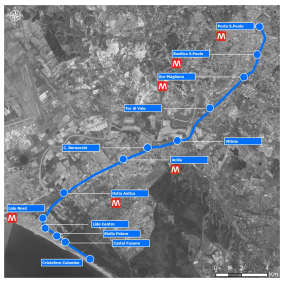
9.1 Il Quadro degli interventi

Il quadro degli Interventi di Scenario risultante dalla sistematizzazione delle iniziative esterne all'ambito del Piano risulta così composto

Codice	**IS.A1**
Sistema	**Aeroportuale**
Denominazione	**Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento**

Codice	**IS.P1**
Sistema	**Portuale**
Denominazione	**Aree retroportuali**

Codice	**IS.P2**
Sistema	**Portuale**
Denominazione	**Aree patti**



Codice	**IS.F1**
Sistema	**Ferroviario**
Denominazione	**Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido**

9.2 Intervento IS.A1 - Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento

Codice e denominazione	**IS.A1 Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento**
Sistema	Aeroportuale
Soggetto attuatore	Aeroporti di Roma

Scheda di Sintesi | **IS.A1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Gli interventi del potenziamento di Fiumicino sono suddivisibili in tre fasi: A, B e C. Gli interventi di Fase A sono sostanzialmente motivati dalla necessità di poter dare risposta alla sempre crescente domanda di trasporto aereo in evoluzione e prevista per lo scalo di Roma Fiumicino. Il consistente progetto connesso alla prima fase, il così detto completamento di Fiumicino sud, permette di rendere sostanzialmente adeguata l'offerta in termini di sistema "land-side" per fino al periodo di Potenziamento Fase A . Gli studi e le simulazioni condotte dal Gestore mettono invece in evidenza che l'aeroporto potrà avere un momento di criticità su due aspetti peculiari del suo funzionamento qualora non si provveda ad un loro potenziamento. Ci si riferisce al sistema "air side" ovvero delle piste e quello connesso alla "porta" di ingresso. E' a queste due fasi che gli interventi di fase A sono dedicati. Le iniziative ed interventi previsti per la fase B del potenziamento di FCO hanno ad oggetto la realizzazione del nuovo terminal Nord e dei relativi piazzali e del people mover di collegamento con la parte già realizzata. Secondo il previsto assetto del People mover sarà possibile distribuire i flussi in entrata e uscita dalla Porta est e dalla zona dei parcheggi verso i terminal, consentendo un trasferimento più rapido e funzionale tra le strutture aeroportuali, e rappresenterà la dorsale di trasporto principale per la mobilità interna ed il link con l'accessibilità esterna all'aeroporto dai tre nodi di adduzione principali (Terminal Sud, Nodo Intermodale Est e Terminal Nord). Il People mover sarà l'elemento di unione tra le varie reti di trasporto che convergeranno sullo scalo e contribuirà in maniera sostanziale all'effetto "rete" dovuto all'integrazione di più sistemi di spostamento di persone. L'utlima fase prevede la realizzazione di un ulteriore pista con relativi collegamenti con le altre aree delle infrastrutture air-side del sistema aeroportulae di FCO.

Scheda di Sintesi | IS.A1 parte A

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

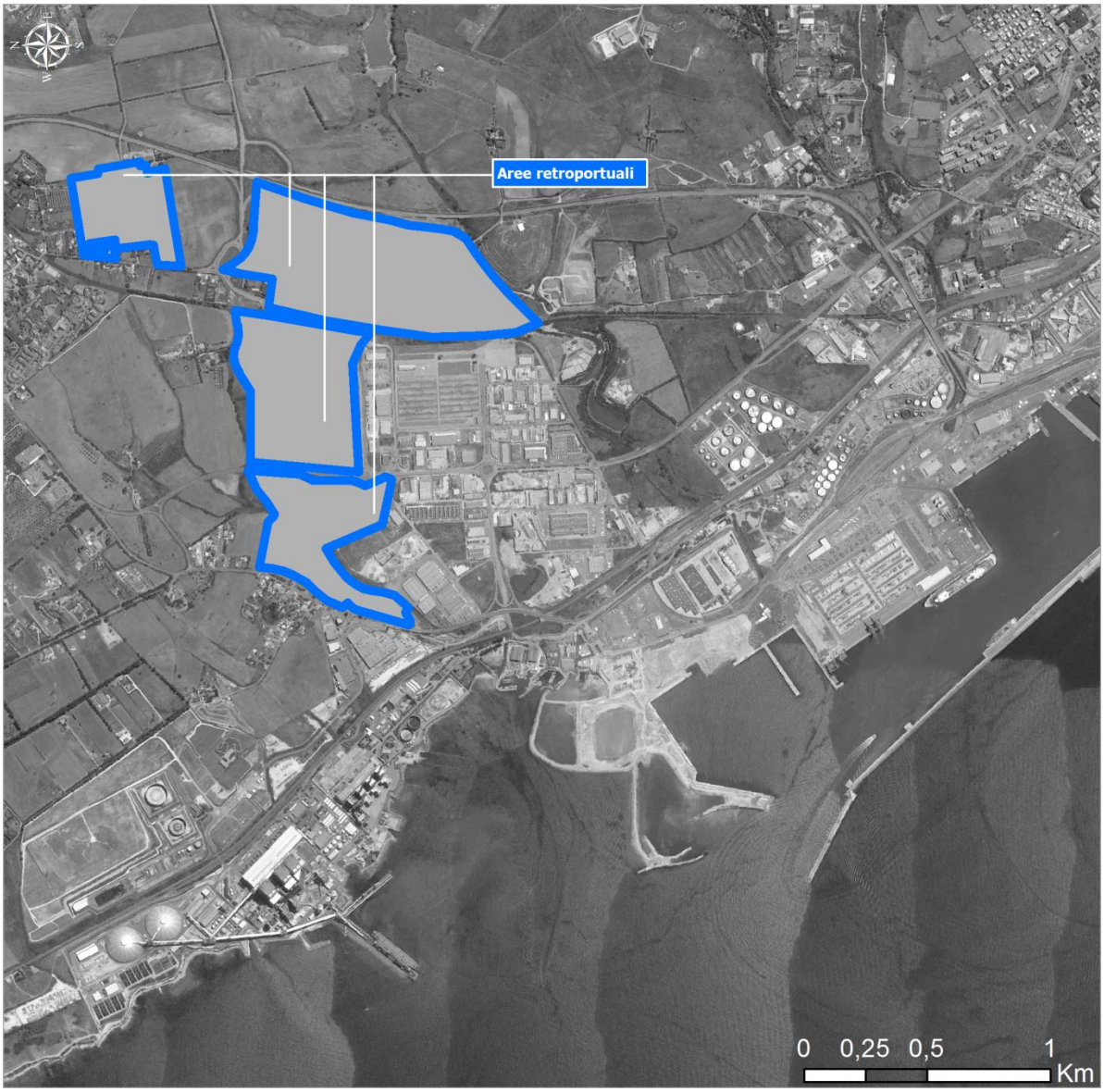
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Nazionale Aeroporti Piano Mobilità Regione Lazio – Scenario Do Everything

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☒ Da ottenere		
	☐ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	
		Riferimento	

Condivisione dell'iniziativa	☐ Perfezionata
	☒ Da Perzionare E' inserito nel Piano Nazionale degli Aeroporti ed ha ottenuto il parere tecnico da parte di ENAC. Tutte le restanti procedure sono da perfezionare secondo il percorso previsto dalle normative cogenti.

9.3 Intervento IS.P1 - Aree retroportuali

Codice e denominazione	**IS.P1 Aree retroportuali**
Sistema	Portuale
Soggetto attuatore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Sintesi | **IS.P1** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Sono aree di proprietà dell'Autorità Portale esterne all'ambito portuale per le quali è prevista una nuova urbanizzazione in previsione della realizzazione di una zona Franca. Tra tali aree è presente anche un'area di competenza dell'Autorità Portuale esterna all'Ambito portuale già urbanizzata.

Scheda di Sintesi | IS.P1 parte A

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

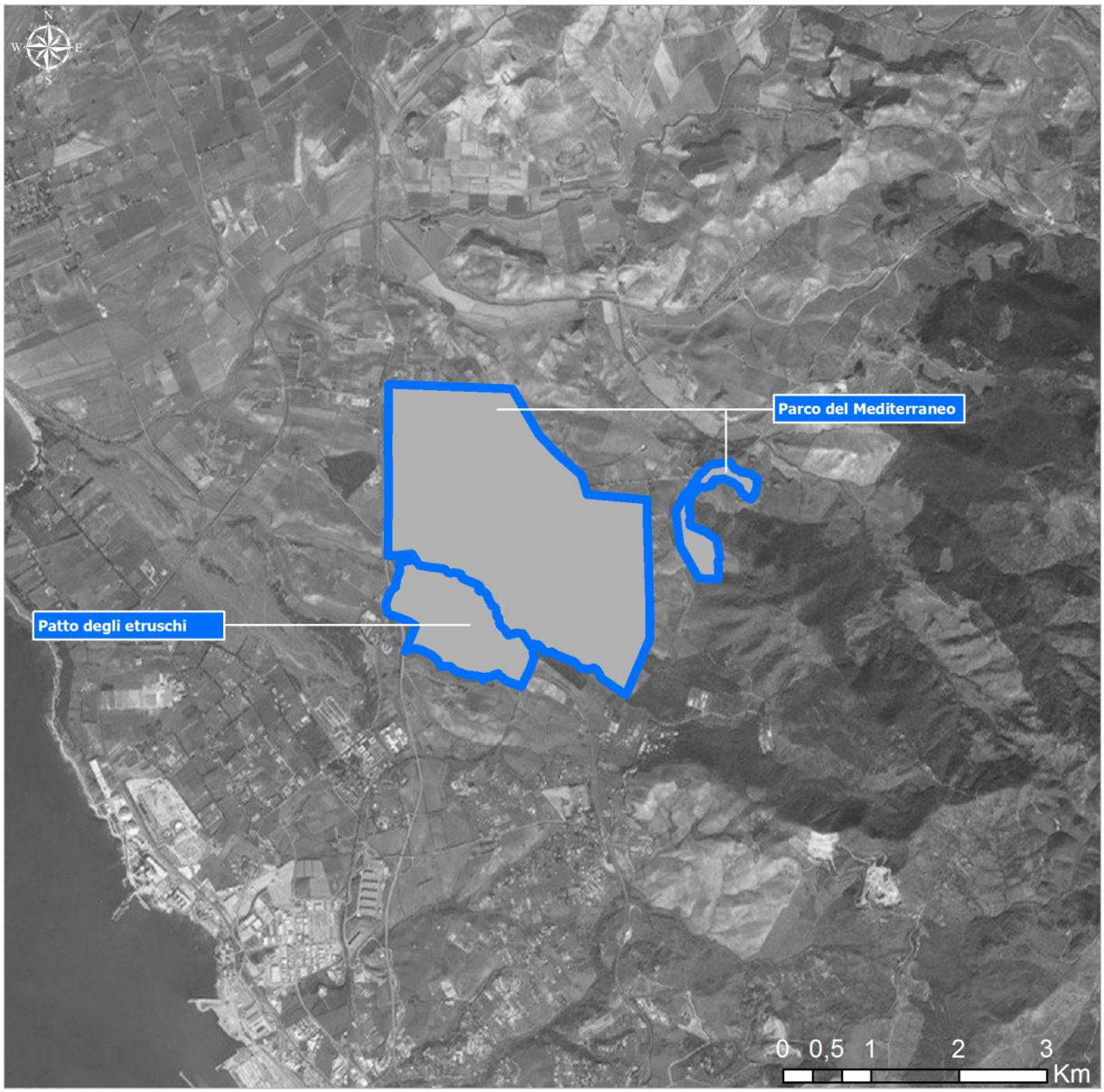
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano territoriale Provinciale Generale
		Settore	

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☒ Da ottenere		
	☐ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	
		Riferimento	

Condivisione dell'iniziativa	☐ Perfezionata
	☒ Da Perzionare

9.4 Intervento IS.P2 - Aree patti

Codice e denominazione	**IS.P2 Aree patti**
Sistema	Portuale
Soggetto attuatore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Sintesi | **IS.P2** **parte A**

Descrizione dell'Intervento

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'iniziativa in questione riguarda le aree retroportuali denominate "Parco del Mediterraneo" e "Patto degli Etruschi". L'iniziativa "Parco del Mediterraneo" è volta a realizzare uno dei più importanti poli logistici a livello nazionale ed internazionale. All'interno di un'area posta a circa 4 km dal Porto di Civitavecchia ed avente un'estensione pari a 450 ettari, è prevista la realizzazione di edifici da destinare ad attività logistiche, produttive, industriali, servizi e deposito doganale. L'area retroportuale "Patto degli Etruschi", promossa mediante il PRUSST "Patrimonio di San Pietro in Tuscia ovvero il territorio degli Etruschi", ha come idee forza la "Promozione e rilancio del turismo, lo sviluppo del settore agricolo ed alimentare e lo sviluppo delle attività di servizio sia commerciale, gestionale ed informatico, che artigianali ed industriali compatibili con le vocazioni del territorio".

Scheda di Sintesi | **IS.P2** **parte A**

Avanzamento	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐
	☐ Realizzazione (anche parziale)			

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

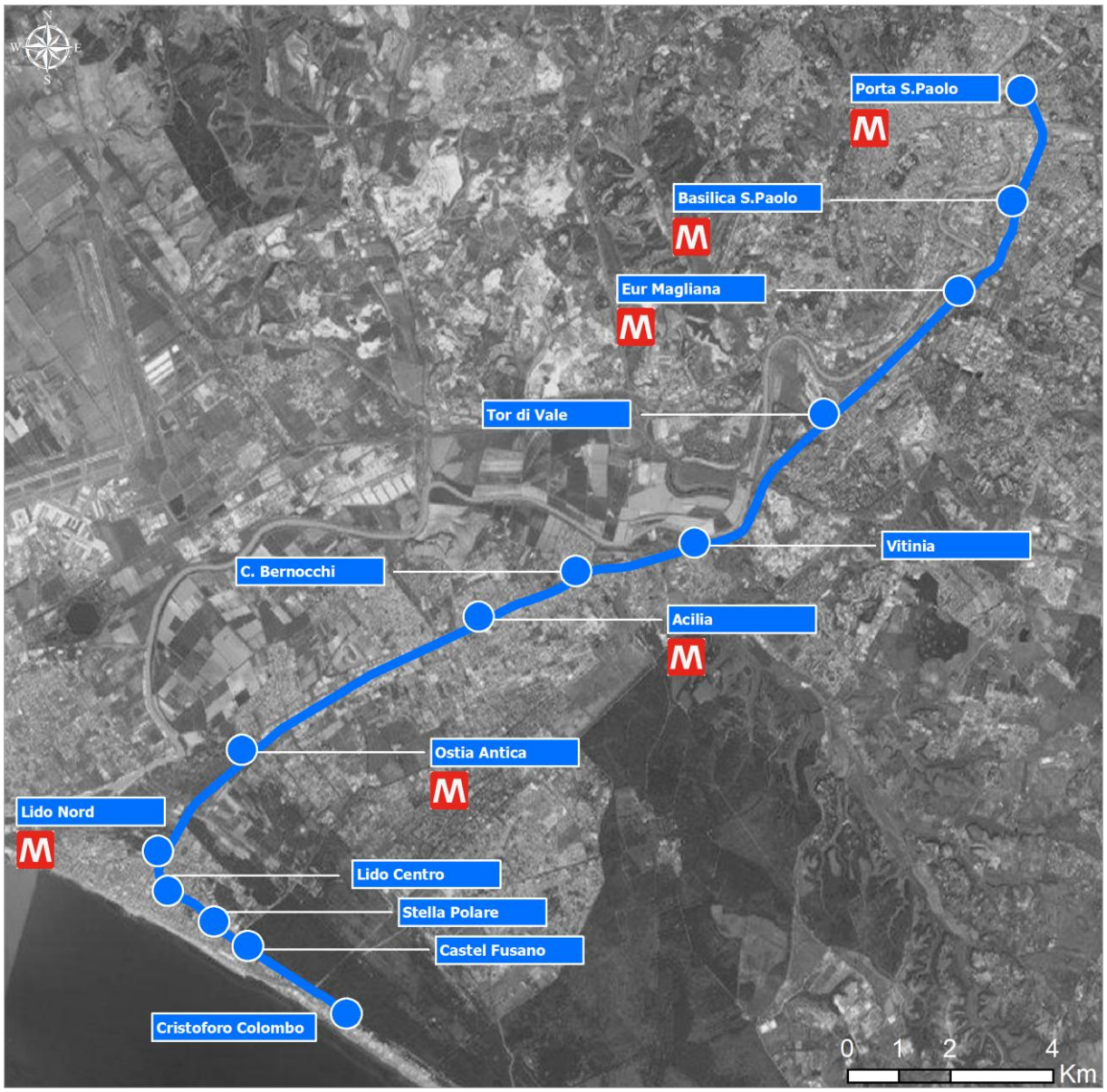
Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale
		Settore	PRUSST

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☒ Da ottenere		
	☐ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	
		Riferimento	

Condivisione dell'iniziativa	☐ Perfezionata
	☒ Da Perzionare

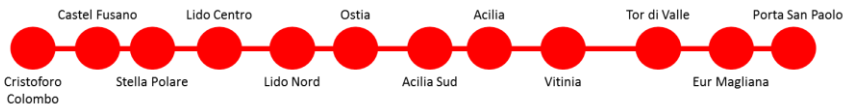
9.5 Intervento IS.F1 - Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido

Codice e denominazione	**IS.F1**	**Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido**
Modo	Ferro	
Soggetto attuatore	REGIONE LAZIO	Regione Lazio



Scheda di Sintesi | **IS.F1** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le caratteristiche principali dell'intervento riguardano l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, con specifico riferimento alla tecnologia, attraverso anche l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Tale intervento è volto alla trasformazione della linea in metropolitana. Ad oggi infatti la linea presenta un servizio inadeguato alla domanda di trasporto, materiale rotabile vetusto e ha una frequenza massima di 8-10'. La Regione impegna circa 70 mln €/anno e 20 mln €/anno per manutenzioni straordinarie RATP ha elaborato una proposta di project financing che prevede di portare la frequenza media a 6', valore non ritenuto adeguato e che va portato a 4', considerando il traffico aeroportuale La lunghezza totale dell'intervento è di circa 28 km. 

Scheda di Sintesi | **IS.F1** **parte A**

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale
		Settore	Piano Nazionale Aeroporti PIS – All.XI

Autorizzazione Ambientale	☐ Non prevista		
	☒ Da ottenere		
	☐ Ottenuta	*Tipologia*	*Strumento*
		Livello	☐ Nazionale
			☐ Regionale
		Esito	
		Riferimento	

Condivisione dell'iniziativa	☐ Perfezionata
	☒ Da Perzionare

10 Le schede delle Azioni di Piano

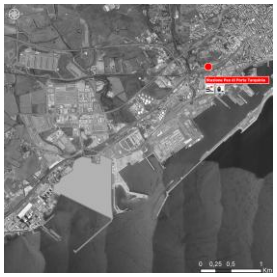
10.1 Gli interventi su ferro

10.1.1 Il quadro degli interventi

Il quadro degli interventi su ferro risultante dall'attività condotta nell'ambito dei Tavoli Tematici risulta così composto

Codice	**IF.01**
Denominazione	**People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord**

Codice	**IF.02**
Denominazione	**Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia**



Codice	**IF.03**
Denominazione	**Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia**

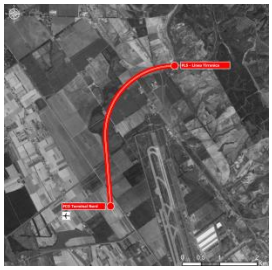
Codice	**IF.04**
Denominazione	**Ottimizzazione del fascio binari esistente**

Codice	**IF.05**
Denominazione	**Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia**

Codice	**IF.06**
Denominazione	**Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto**

Codice	**IF.07**
Denominazione	**Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia**

Codice	**IF.08**
Denominazione	**Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia**

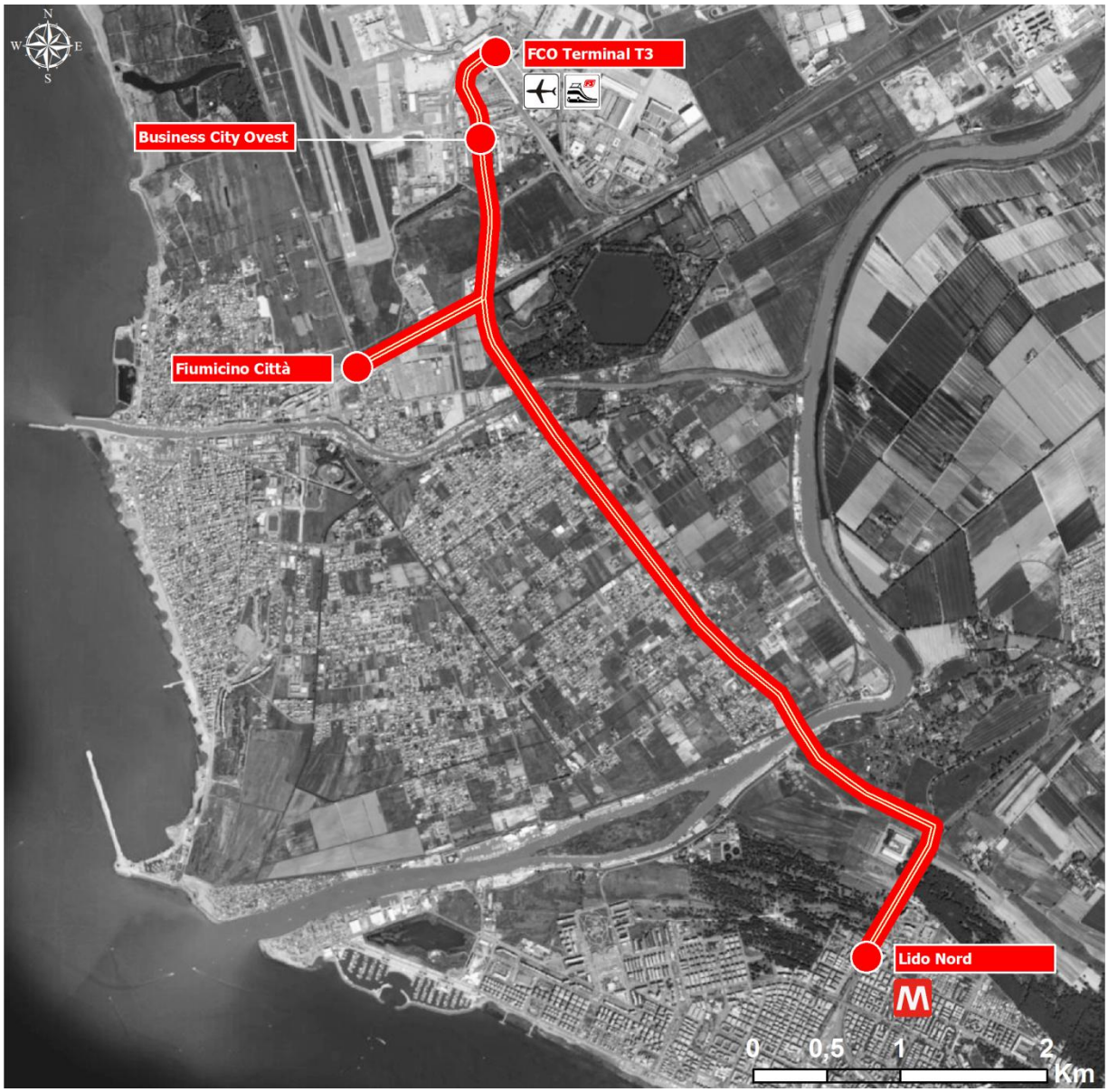


Codice	**IF.09**
Denominazione	**Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale**

Codice	**IF.10**
Denominazione	**Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino**

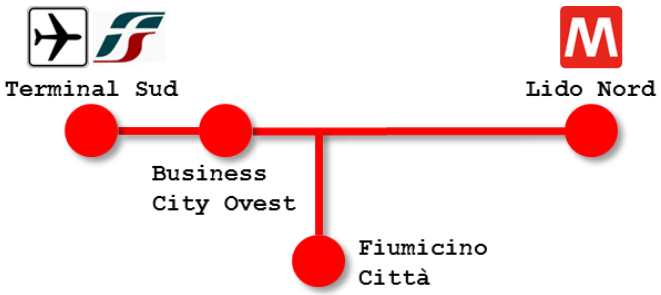
10.1.2 Intervento IF.01 - People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord

Codice e denominazione	**IF.01** **People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord**
Modo	Ferro
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma



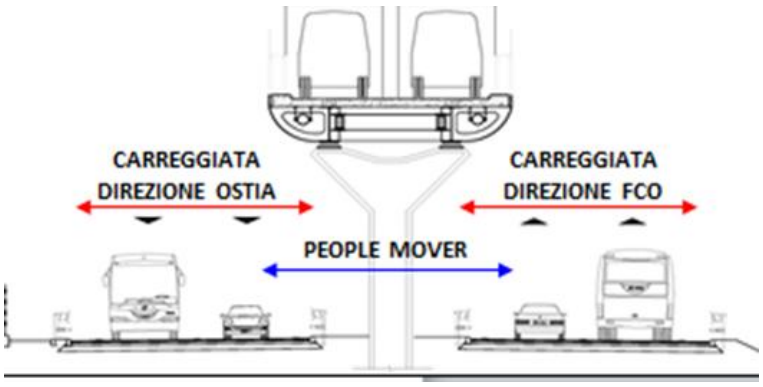
Scheda di Piano | **IF.01** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'intervento persegue due distinti ordini di obiettivi, aventi valenza trasportistica, per quanto riguarda il primo, ed ambientale, relativamente al secondo. Sotto il profilo trasportistico, l'intervento è rivolto a migliorare l'offerta e la qualità dei collegamenti tra i centri urbani di Fiumicino e di Ostia Lido, e, attraverso la connessione al proposto prolungamento della linea metropolitana (trasformazione della Linea Lido Nord – Porta San Paolo) di accrescere i livelli di accessibilità all'aeroporto di Roma Fiumicino. Relativamente agli aspetti ambientali, l'intervento è finalizzato a concorre alla diversione modale a favore del trasporto su ferro, dotando il territorio di un'infrastruttura efficiente e, soprattutto, a basso impatto ambientale.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Dal punto di vista funzionale, l'intervento si compone di due tratte: una prima tratta di collegamento tra il terminal passeggeri T3 e la stazione di Lido Nord della proposta Metro Roma – Lido ed una diramazione verso Fiumicino Città. Lungo tale percorso è prevista una fermata intermedia, posta in corrispondenza della Business City Ovest, in area aeroportuale centrale.  Per quanto concerne le caratteristiche fisiche, l'intervento è costituito da un collegamento in sede propria, che, in corrispondenza del tratto posto in affiancamento di Via della Scafa, si trova in posizione di mezzeria tra la carreggiata esistente e quella di progetto.

Scheda di Piano | IF.01 parte A

Principali caratteristiche fisiche e funzionali



Orizzonte temporale: ☐ Breve ☒ 2024 - 2030 ☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma

	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni

IG.03	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce
IF.02	Trasformazione in metropolitana della Linea Lido Nord - Porta San Paolo

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione

☐ Non prevista

☒ Prevista

Tipologia	*Strumento*
Ordinaria	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Roma
Settore	

Avanzamento progettuale

☐ Formulazione

☒ Progettazione

Livello	*Redatto*	*Approvato*
Studio fattibilità	☒	☐
Progetto preliminare	☐	☐
Progetto definitivo	☐	☐
Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.01** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 380 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire	Contratto di programma ENAC - ADR (ipotesi)		

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire	ADR (ipotesi)
	☐ Definito	

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	Pianificazione
Osservazione	L'intervento è per la sua maggior parte coincidente con il tracciato del "Corridoio del trasporto pubblico" CTP5 previsto dal PTPG di Roma (cfr. tav. TP 2.2)

Scheda di Piano | **IF.01** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IF.01** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.01** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☐	☒	☐	Entrambi gli interventi correlati si trovano a livello di formulazione

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.1.3 Intervento IF.02 - Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia

Codice e denominazione	**IF.02**	**Link metropolitano Fiumicino Città – FCO – Acilia**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore		

Scheda di Piano | **IF.02** **parte A**

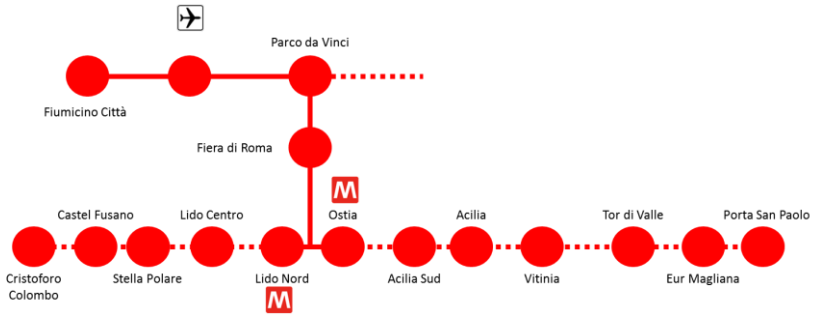
Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo dell'azione è quella di collegare con la rete metropolitana di Roma l'aeroporto, i poli attrattivi territoriali, quali ad esempio il polo della Fiera di Roma, nonché le aree metropolitane, servendo aree che oggi non hanno alternative di trasporto pubblico adeguate.

Principali caratteristiche fisiche e funzionali

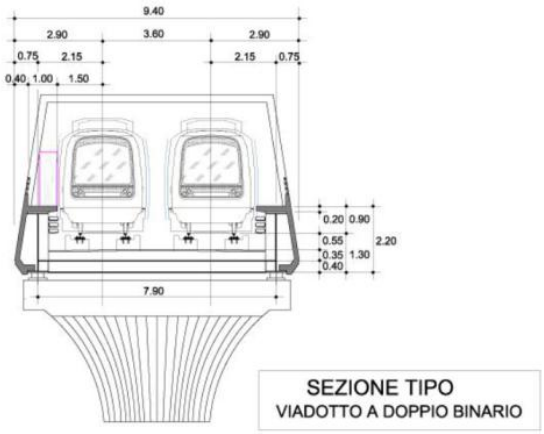
Le caratteristiche principali dell'intervento riguardano la realizzazione di un nuovo link metropolitano tra la stazione di Acilia Sud e Fiumicino.

L'intervento include, per esigenze territoriali, la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere al fine di superare tale relazione territoriale.



Il ponte, le cui caratteristiche dimensionali e progettuali saranno dimensionate nelle fasi successive, ma che saranno atte a soddisfare i sopracitati obiettivi è nominato quale "Ponte di Dragona".

La lunghezza totale dell'intervento è di circa 12,5 km.



Scheda di Piano | **IF.02** **parte A**

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Alcune caratteristiche dimensionali: • Tracciato su viadotto: 5,9 km; • Tracciato a raso 6,4 km; • Tracciato in galleria 0,042 km; • Lunghezza ponte di dragona 0,152 km; • Tempo di percorrenza 41 min. da porta S. Paolo • n° stazioni 5 • Capacità oraria 6000 pphpd • Frequenza 7'

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	IF.01	Il nuovo People Mover Terminal - FCO Città - Lido Nord
	IF.02	Trasformazione in metropolitana della linea Lido Nord – Porta san Paolo

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma
		Settore	Piano Nazionale Aeroporti

Avanzamento progettuale	☒ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.02** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☐ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	Condizioni per la realizzazione
Osservazione	• Trasformazione della Roma Lido in metropolitana • Previsione di inserimento tracce per Fiumicino da Porta San Paolo con frequenza di un treno ogni 7' • Cessione da parte di RFI del tratto compreso tra il bivio aeroporto e la stazione di Porto, attualmente in concessione fino al 2025 al corridoio C5 • Utilizzo del sedime del corridoio C5 per il tratto Porta Est – Fiumicino Città

Scheda di Piano | **IF.02** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IF.02** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.02** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☐	☒	☐	Da definire

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.1.4 Intervento IF.03 - Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia

Codice e denominazione	**IF.03** **Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia**
Modo	Ferro
Soggetto promotore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta

Scheda di Piano | **IF.03** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo dell'azione è quella di consentire il trasporto delle persone gravitanti sul Porto, quali ad esempio tutto il traffico crocieristico, diretti a Roma con modalità ferroviaria. L'obiettivo si inserisce pertanto nel quadro di favorire la mobilità e la connessione tra i diversi poli attrattori/generatori di traffico del Quadrante oggetto del presente Piano.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le caratteristiche funzionali dell'intervento si sostanziano nella realizzazione di un nuovo Terminal Viaggiatori, nell'ambito dell'ex Deposito Locomotive di Porta Tarquinia. La nuova infrastruttura sarà costituita da uno/due binari tronchi gestiti dall'apparato di stazione di Civitavecchia Centrale."

Scheda di Piano | **IF.03** **parte A**

Orizzonte temporale	☒ Breve	☐ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☒ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.03** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 19 Mln

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☐ Da definire	
	☒ Definito	RFI

Soggetto gestore	☐ Da definire	
	☒ Definito	RFI

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.03** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☒	☐	
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☒	☐	
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IF.03** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.03** **parte B**

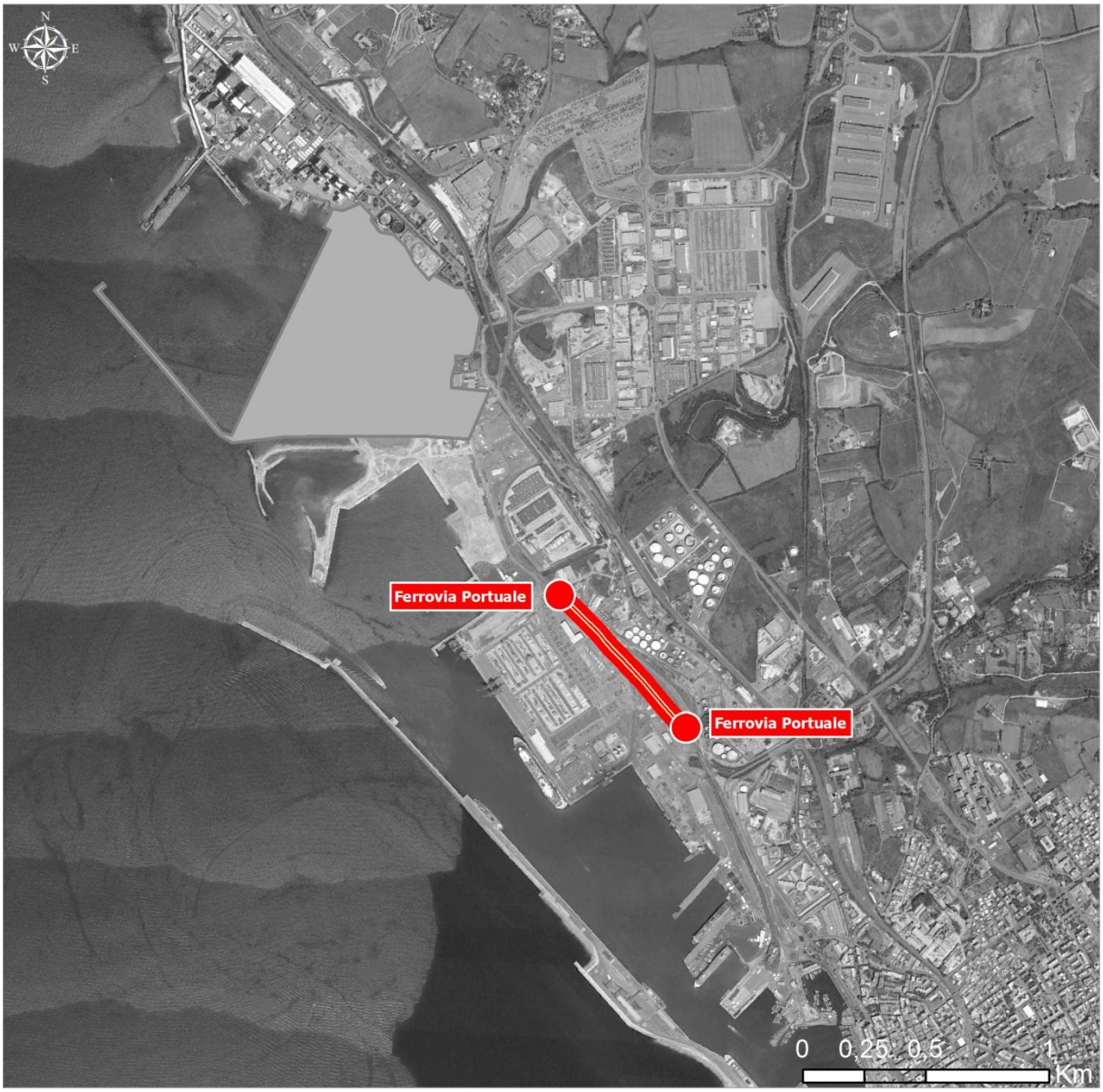
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

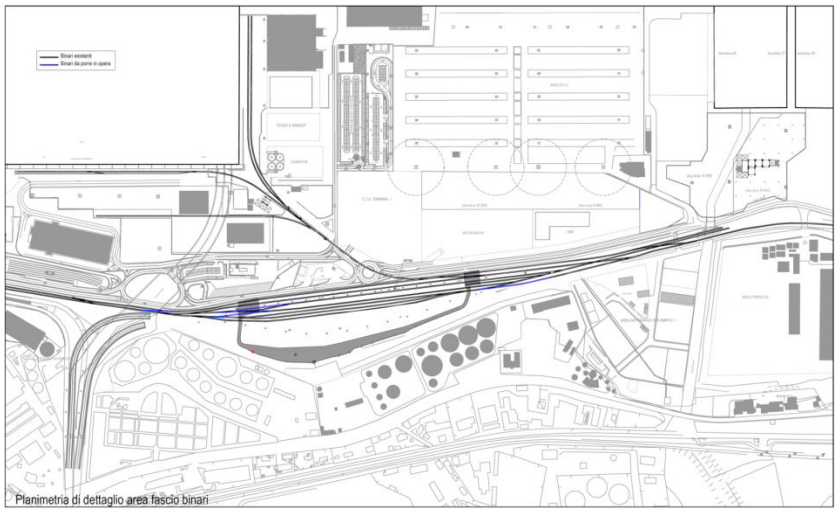
10.1.5 Intervento IF.04 - Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IF.04 Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia**
Modo	Ferro
Soggetto promotore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IF.04** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	l'obiettivo principale della presente azione di piano è relativo all'ottimizzazione del fascio binario esistente. Tale ottimizzazione è realizzata in un'ottica di urgenza e concreta fattibilità al fine di poter prontamente rispondere all'imminente incremento dei traffici attuali
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'azione di piano si sostanzia in un intervento di tipo strutturale relativo all'armamento ferroviario attuale. In particolare l'intervento prevede il prolungamento dei binari attuali al fine di poter assolvere al sopracitato obiettivo  Planimetria di dettaglio area fascio binari La lunghezza utile di prolungamento dei binari stessi è stimata pari a 650 metri.

Scheda di Piano | **IF.04** **parte A**

Orizzonte temporale	☒ Breve	☐ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☒
		Progetto definitivo	☒	☒
		Progetto esecutivo	☒	☒

Scheda di Piano | **IF.04** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 0,9 Mln

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*			
		Copertura	Quota	Importo	
	☒ Finanziato	☒Pubblica	%	€ 0,9 Mln	
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€	
	☐ Da definire				

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☐ Da definire	
	☒ Definito	Autorità Portuale

Soggetto gestore	☐ Da definire	
	☒ Definito	RFI

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.04** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☒	☐	
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☒	☐	
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☒	☐	
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.04** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.04** **parte B**

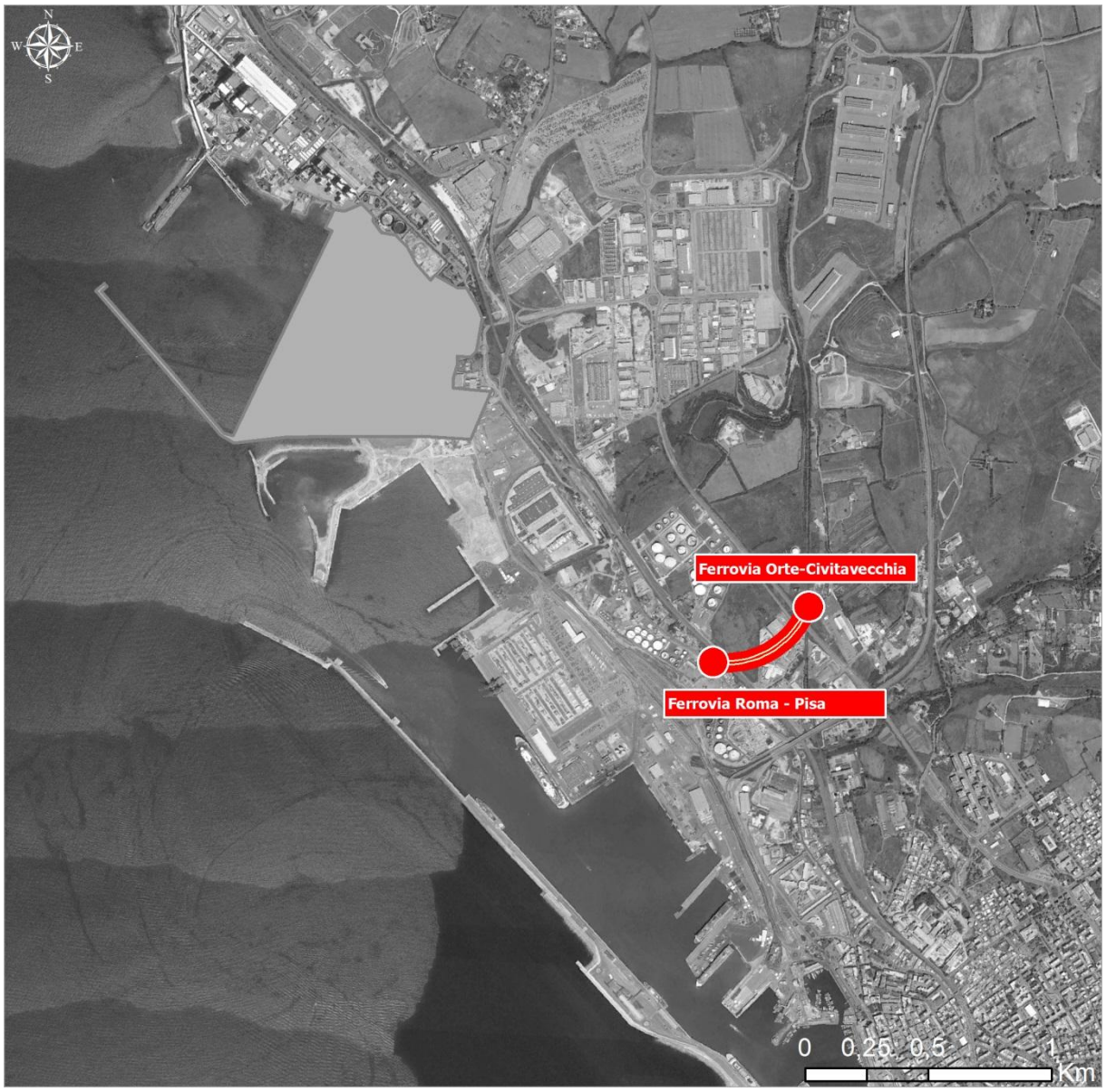
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☒	☐	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☒	☐	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.1.6 Intervento IF.05 - Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IF.05**	**Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca di Civitavecchia**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore	PORTI di ROMA e del LAZIO	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IF.05** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo principale della presente azione è quello di fornire un collegamento ferroviario di tipo diretto con le aree retroportuali. Tale collegamento è realizzato nell'ottica di poter creare e fornire un collegamento con la costituenda Zona Franca, attraverso un corridoio doganale.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'azione di piano si sostanzia in un intervento nella realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario in corrispondenza dell'infrastruttura ferroviaria che verrà utilizzata per l'area retroportuale. Il raccordo collegherà il Porto con il sopracitato asse e verrà realizzato utilizzando il sedime della tratta ferroviaria dismessa Capranica – Civitavecchia.

Scheda di Piano | IF.05 parte A

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	IF.05	Ottimizzazione del fascio binari esistente
	IF.07	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto
	IF.08	Collegamento diretto con i terminal in banchina

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.05** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 9,421 Mln + costi di espropri

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.05** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.05** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.05** **parte B**

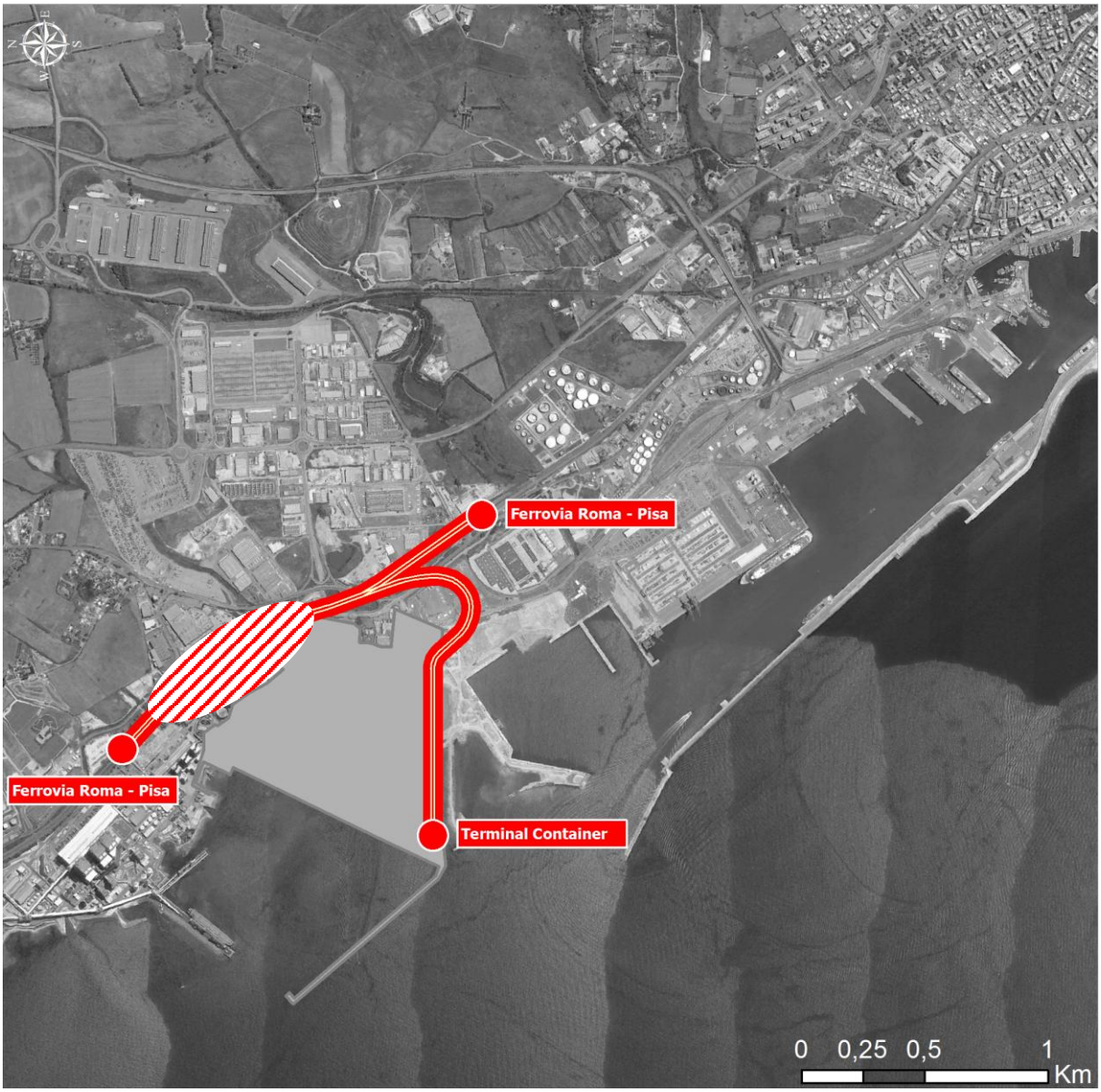
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

10.1.7 Intervento IF.06 - Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IF.06**	**Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto di Civitavecchia**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore	PORTI di ROMA e del LAZIO	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IF.06** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'intervento si pone il duplice obiettivo di eliminare o mitigare l'incidenza delle attuali criticità ed inefficienze riscontrate sia in ambito Porto che in linea. In particolare l'intervento prevede la riduzione dei tempi nella procedure di presa in consegna dei treni in manovra
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le principali caratteristiche fisico funzionali dell'intervento si sostanziano nella realizzazione di un nuovo fascio Arrivi Partenze a Nord. La finalità di tale intervento è quella di snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal Porto La lunghezza utile dei binari prevista dal progetto è di circa 640 metri con eventuale possibilità di estensione fino a 750 metri. Si precisa che sono in corso approfondimenti progettuali tesi a definire l'ubicazione del nuovo impianto, ad oggi non ancora consolidata

Scheda di Piano | **IF.06** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.06** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 46 Mln + costi di espropri

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.06** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.06** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.06** **parte B**

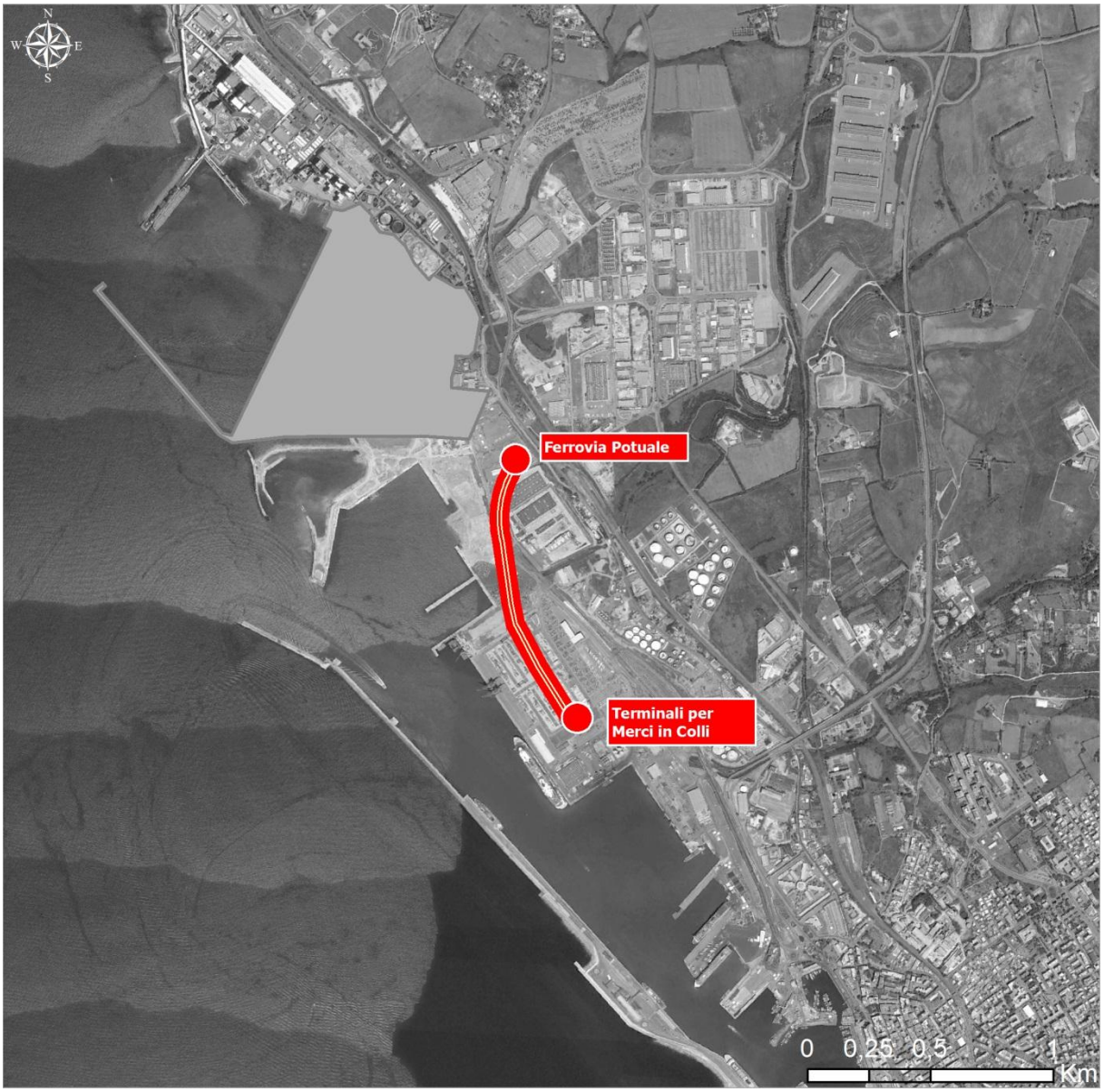
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

10.1.8 Intervento IF.07 - Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IF.07**	**Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore	PORTI di ROMA e del LAZIO	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IF.07** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'intervento si pone il duplice obiettivo di eliminare o mitigare l'incidenza delle attuali criticità ed inefficienze riscontrate sia in ambito Porto che in linea. In particolare l'intervento prevede la riduzione dei tempi nella procedure di presa in consegna dei treni in manovra
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le principali caratteristiche fisico funzionali dell'intervento si sostanziano nel collegamento diretto dei terminal in banchina, attraverso la realizzazione di fasci binari.

Scheda di Piano | **IF.07** **parte A**

Orizzonte temporale	☒ Breve	☐ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	IF.05	Ottimizzazione del fascio binari esistente
	IF.06	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca
	IF.09	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.07** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 4,8 Mln

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.07** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☒	☐	
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☒	☐	
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☒	☐	
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.07** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.07** **parte B**

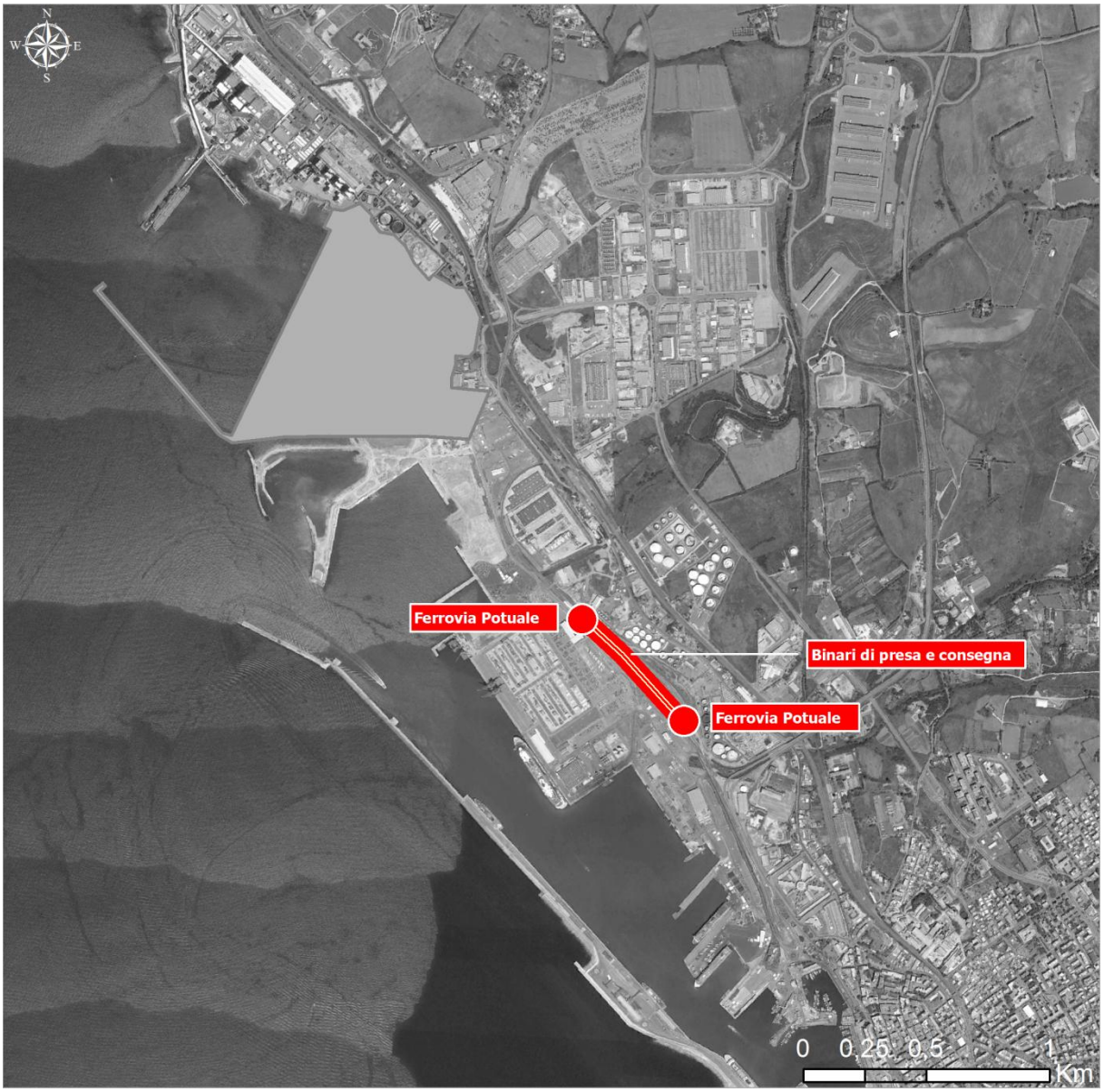
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

10.1.9 Intervento IF.08 - Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IF.08**	**Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore	PORTI di ROMA e del LAZIO	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IF.08** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'intervento si pone il duplice obiettivo di eliminare o mitigare l'incidenza delle attuali criticità ed inefficienze riscontrate sia in ambito Porto che in linea. In particolare l'intervento prevede l'ottimizzazione del fascio binario esistente in un'ottica di urgenza e concreta fattibilità per l'imminente incremento dei traffici attuali
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le principali caratteristiche fisico funzionali dell'intervento si sostanziano nella realizzazione di un nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del Porto. La lunghezza utile prevista dal progetto per i binari è di circa 640 metri con possibilità di estensione fino a 750 metri.

Scheda di Piano | IF.08 parte A

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni		
	IF.05	Ottimizzazione del fascio binari esistente
	IF.06	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona Franca
	IF.08	Collegamento diretto con i terminal in banchina

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.08** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 11,5 Mln

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.08** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☒	☐	
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☒	☐	
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☒	☐	
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IF.08** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.08** **parte B**

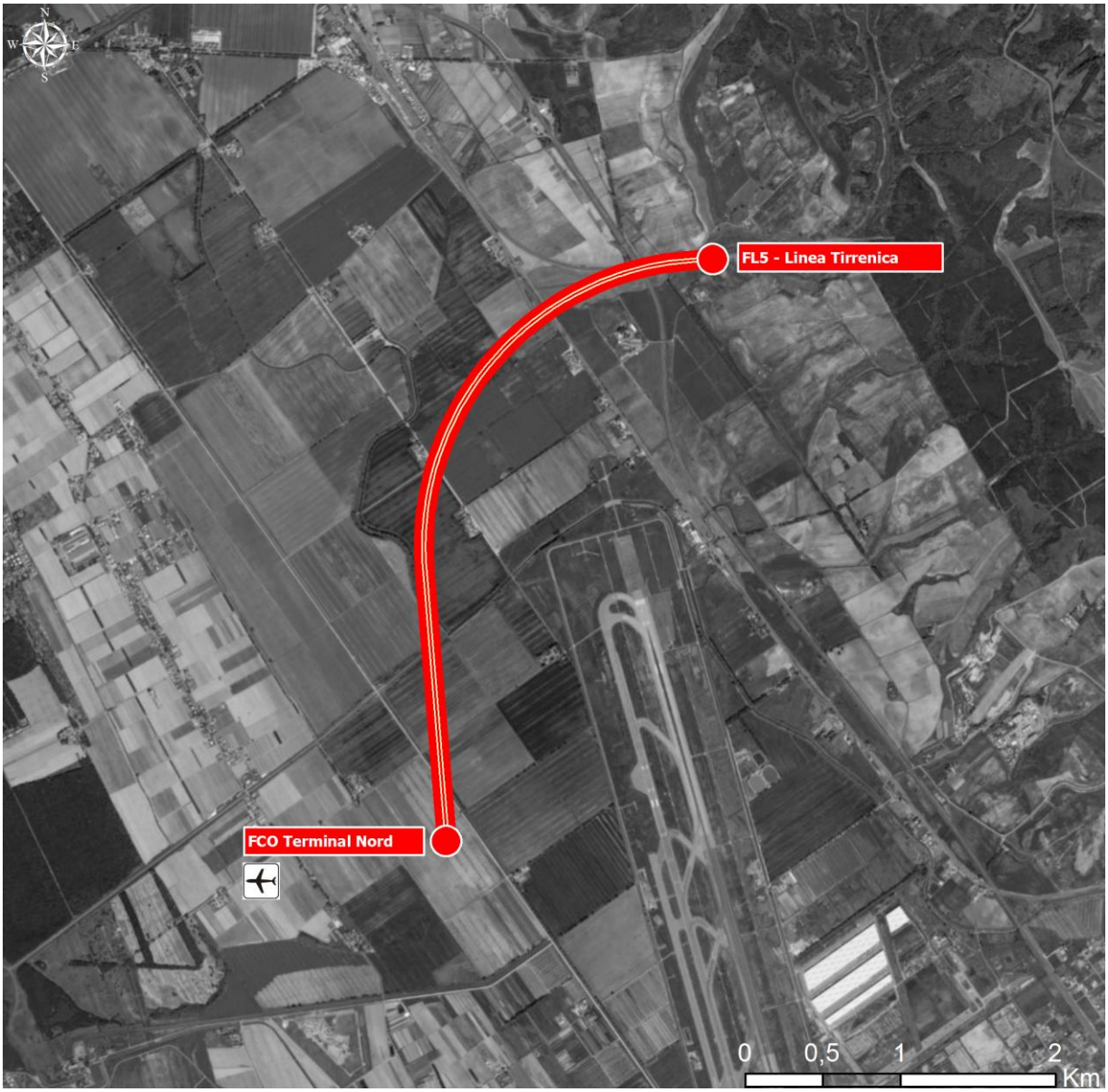
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

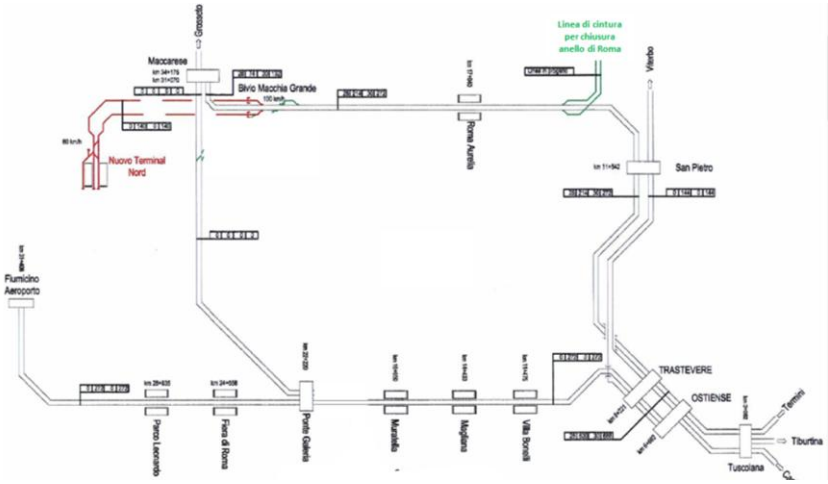
10.1.10 Intervento IF.09 - Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale

Codice e denominazione	**IF.09**	**Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) – Terminal aeroportuale**
Modo	Ferro	
Soggetto promotore	Ferrovie dello Stato Italiane	



Scheda di Piano | **IF.09** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Obiettivo della presente azione è quello di garantire l'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino. In particolare l'obiettivo dell'azione è quello di collegare la rete ferroviaria con il nuovo Terminal di Fiumicino Nord. Attraverso tale azione potranno essere garantiti non solo i collegamenti con la rete ferroviaria regionale ma anche garantire collegamenti di tipo ad Alta Velocità.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'intervento consiste nel collegamento dell'aerostazione di Fiumicino Nord con il sistema ferroviario regionale. Tale collegamento sarà garantito attraverso la realizzazione di una galleria che a partire dalla linea FL5 arriverà fino al citato Terminal Nord.  L'intervento prevede una lunghezza infrastrutturale di circa 6,7 km.

Scheda di Piano | **IF.09** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☐ 2024 - 2030	☒ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Nazionale Aeroporti

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.09** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☐ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.09** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IF.09** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.09** **parte B**

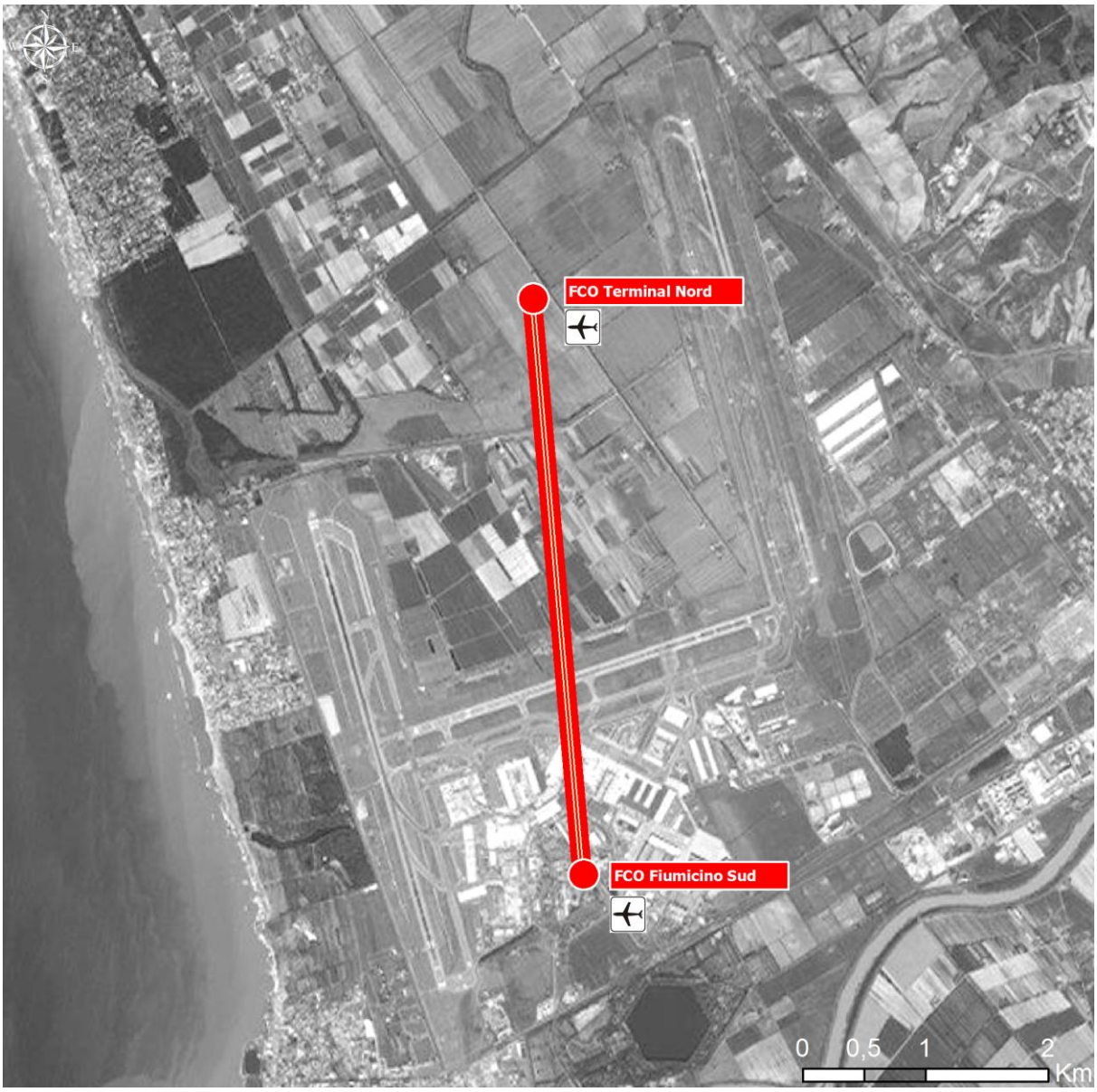
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.1.11 Intervento IF.10 - Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino

Codice e denominazione	**IF.10 Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino**
Modo	Ferro
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma



Scheda di Piano | **IF.10** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Obiettivo della presente azione è correlato alla necessità di verificare, nel lungo periodo, la fattibilità di un passante dal Terminal Nord dell'Aeroporto di Fiumicino a FL1. Il fine dell'azione è quello di migliorare la flessibilità dell'esercizio e aumentare l'offerta sull'aeroporto.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Rendere, nel lungo periodo, più flessibile ed integrata l'offerta su Fiumicino, consentendo maggiore flessibilità di esercizio e migliorando l'effetto rete.

Scheda di Piano | **IF.10** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☐ 2024 - 2030	☒ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☒ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IF.10** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☐ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IF.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IF.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.1	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.2	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.3	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IF.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

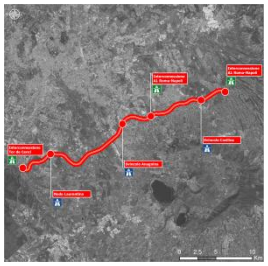
Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

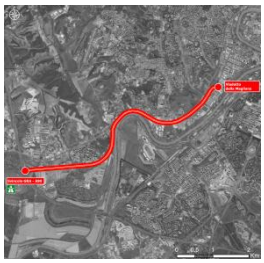
10.2 Gli interventi su gomma

10.2.1 Il quadro degli interventi

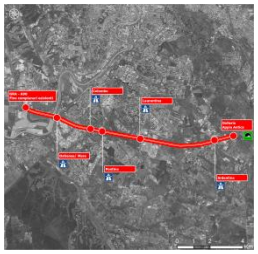
Il quadro degli interventi su gomma risultante dall'attività condotta nell'ambito dei Tavoli Tematici risulta così composto



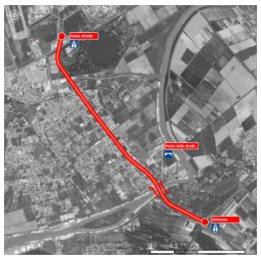
Codice	**IG.01**
Denominazione	**Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli**



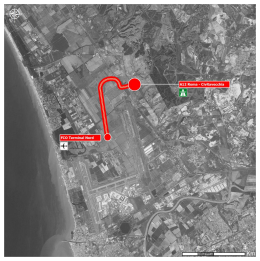
Codice	**IG.02**
Denominazione	**Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton**



Codice	**IG.03**
Denominazione	**Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino**

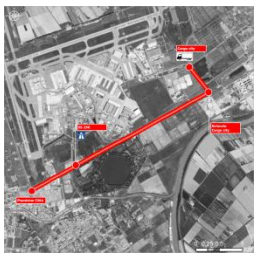


Codice	**IG.04**
Denominazione	**Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce**

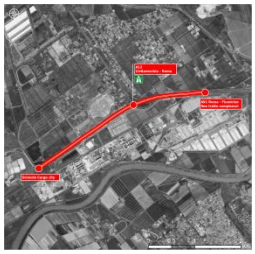


Codice	**IG.05**
Denominazione	**Connessione A12 – Aeroporto di Fiumicino**

Codice	**IG.06**
Denominazione	**Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia**



Codice	**IG.07**
Denominazione	**Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale**



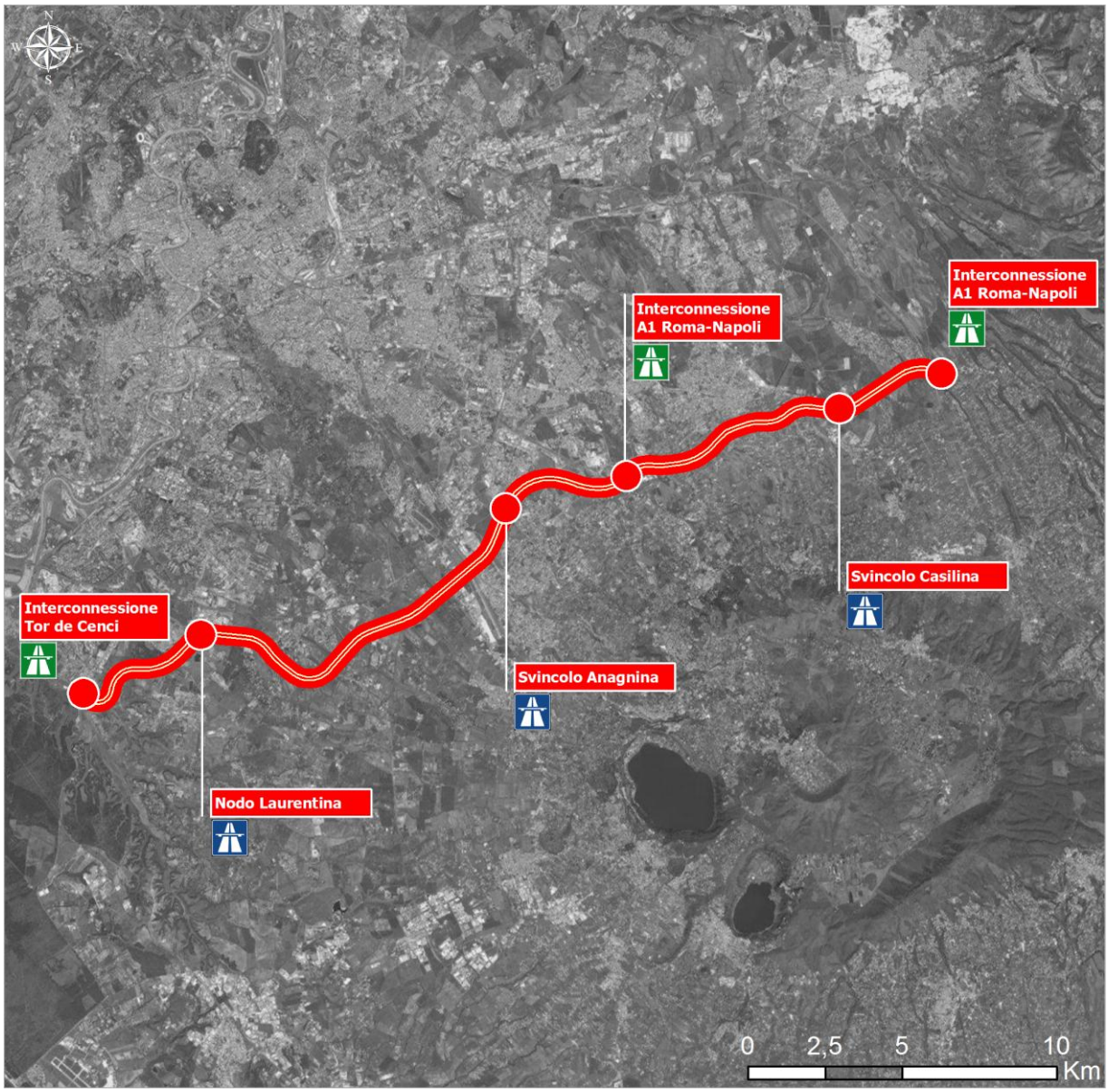
Codice	**IG.08**
Denominazione	**Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari**

Codice	**IG.09**
Denominazione	**Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino**

Codice	**IG.10**
Denominazione	**Connessione A12 - Nuovo porto di Fiumicino**

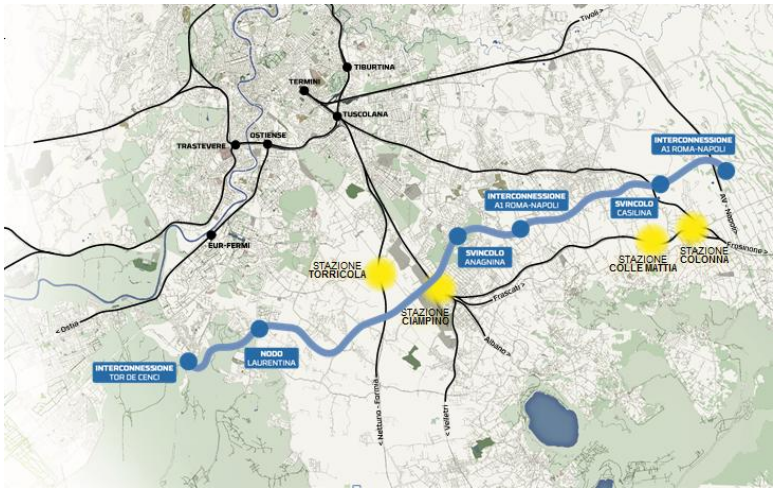
10.2.2 Intervento IG.01 - Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli

Codice e denominazione	**IG.01**	**Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli**
Modo	Gomma	
Soggetto promotore		A.N.A.S.



Scheda di Piano | **IG.01** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Il nuovo collegamento autostradale metterà a sistema: • l'asse autostradale pontino Roma-Latina, • l'Autostrada A1 diramazione Sud , • la bretella autostradale A1 Fiano – San Cesareo, l'autostrada A24 Roma - l'Aquila (in alternativa alla Bretella autostradale A1 Fiano – San Cesareo). L'intervento si inserisce in un più ampio sistema di mobilità Gli obiettivi che intende perseguire l'azione sono sintetizzabili in: • favorire gli scambi intermodali (connessione con le linee ferroviarie e con gli assi principali del trasporto pubblico locale, bus e sistema metropolitano) • ridurre il congestionamento sul GRA (le previsioni di traffico indicano a secondo del tracciato individuato una riduzione del 25% - 35%) • evitare di generare nuovo traffico sulla viabilità locale grazie ad un numero ridotto di svincoli (Anagnina e Casilina) • consentire, grazie ad un minor traffico, di ipotizzare nuove funzioni al GRA come quella di prevedere una corsia ad uso esclusivo del mezzo pubblico
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Questo progetto, oltre a chiudere di fatto la maglia autostradale del Lazio, cattura il traffico di media percorrenza nella tratta più congestionata del GRA portando sullo stesso una riduzione stimata dei flussi dell'ordine del 25-30 %. Il progetto in questione, presenta anche dei forti connotati intermodali. 

Scheda di Piano | **IG.01** **parte A**

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Si evidenzia che il progetto del completamento dell'asse Civitavecchia – Orte, unitamente al collegamento autostradale Tor dè Cenci – A1 (bretella Fiano – San Cesareo), aventi complessivamente una lunghezza di circa 55 km, consentiranno di chiudere una maglia autostradale di circa 260 km costituita da: Orte – Civitavecchia A12, A12 Civitavecchia – A90 Roma-Fiumicino, A90 Roma-Fiumicino- Tor de' Cenci (Roma-Latina), Pedemontana dei Castelli (collegamento autostradale Tor dè Cenci – A1), A1 (innesto Pedemontana dei Castelli) – Orte.

Orizzonte temporale	☐ Breve	☐ 2024 - 2030	☒ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano di Mobilità del Lazio – Scenario Do Everything

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.01** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 1.500 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Soggetto gestore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.01** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.01** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☒	☐	☐	

Scheda di Piano | **IG.01** **parte B**

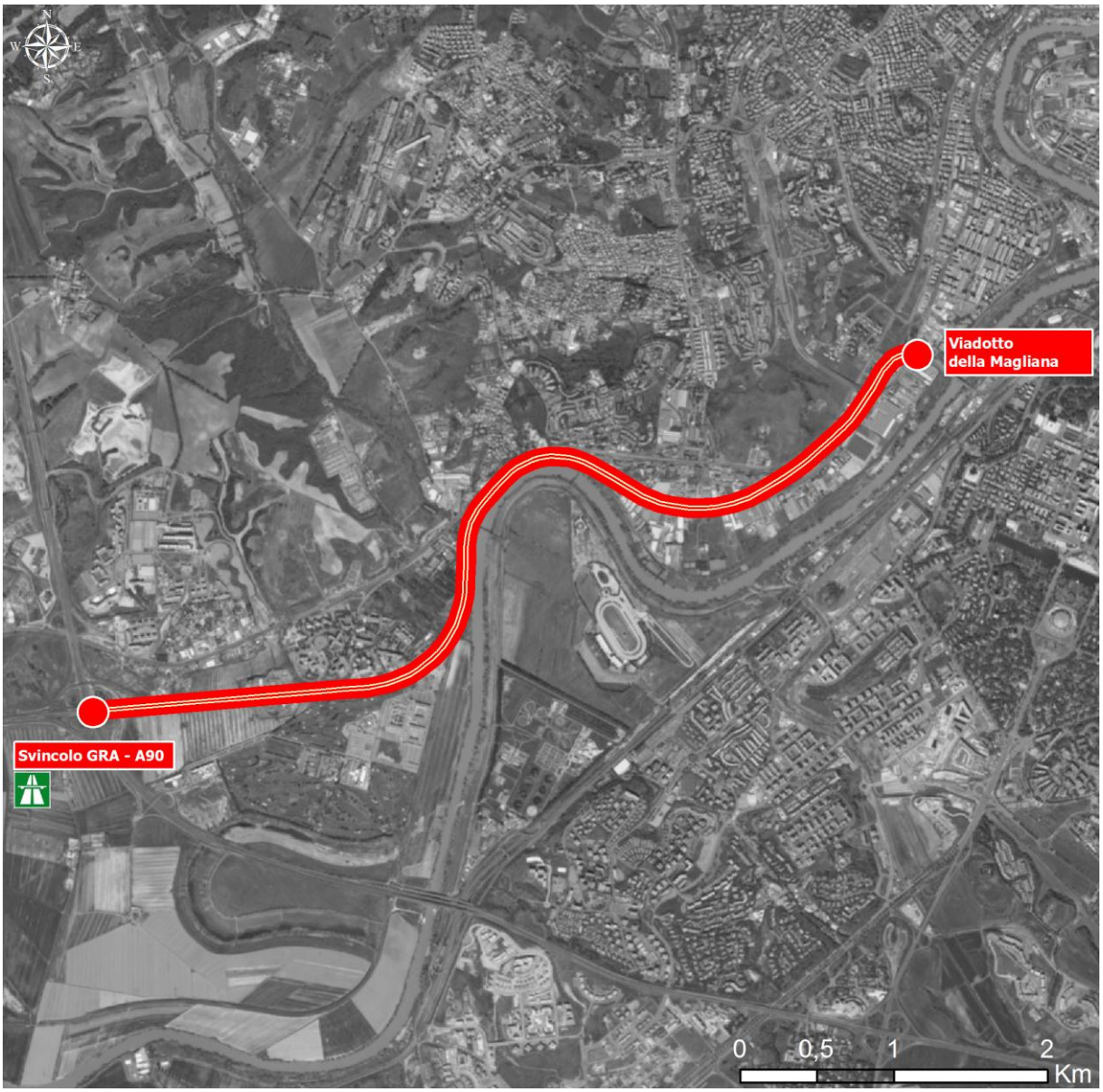
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.2.3 Intervento IG.02 - Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton

Codice e denominazione	**IG.02**	**Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton**
Modo	Gomma	
Soggetto promotore		A.N.A.S.



Scheda di Piano | **IG.02** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'intervento, strettamente connesso alla realizzazione del Ponte dei Congressi, ha l'obiettivo di fornire continuità funzionale all'Autostrada A91 che collega il centro di Roma con l'Aeroporto Leonardo da Vinci, completando la realizzazione della terza corsia per entrambe le direzioni di marcia già esistente nella tratta dallo svincolo con il GRA A90 fino all'area aeroportuale. La realizzazione della terza corsia ha l'obiettivo di eliminare alcune criticità attualmente esistenti nelle ore di punta della giornata nella tratta dallo svincolo con il GRA A90 fino al ponte sul Tevere, fuori competenza ANAS, terminale dell'autostrada in accesso a Roma: la risoluzione del collo di bottiglia in prossimità dello svincolo con il GRA A90 e la riduzione delle criticità dello svincolo per l'Area dei Servizi di Parco dei Medici.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Dal punto di vista delle caratteristiche fisiche, l'intervento si sostanzia nella realizzazione della terza corsia sull'autostrada A91 – Roma Fiumicino nel tratto interno al GRA, in entrambe le direzioni. La lunghezza del tratto oggetto di intervento è di circa 6 km.

Scheda di Piano | **IG.02** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.02** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 100 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Soggetto gestore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.02** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.02** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.02** **parte B**

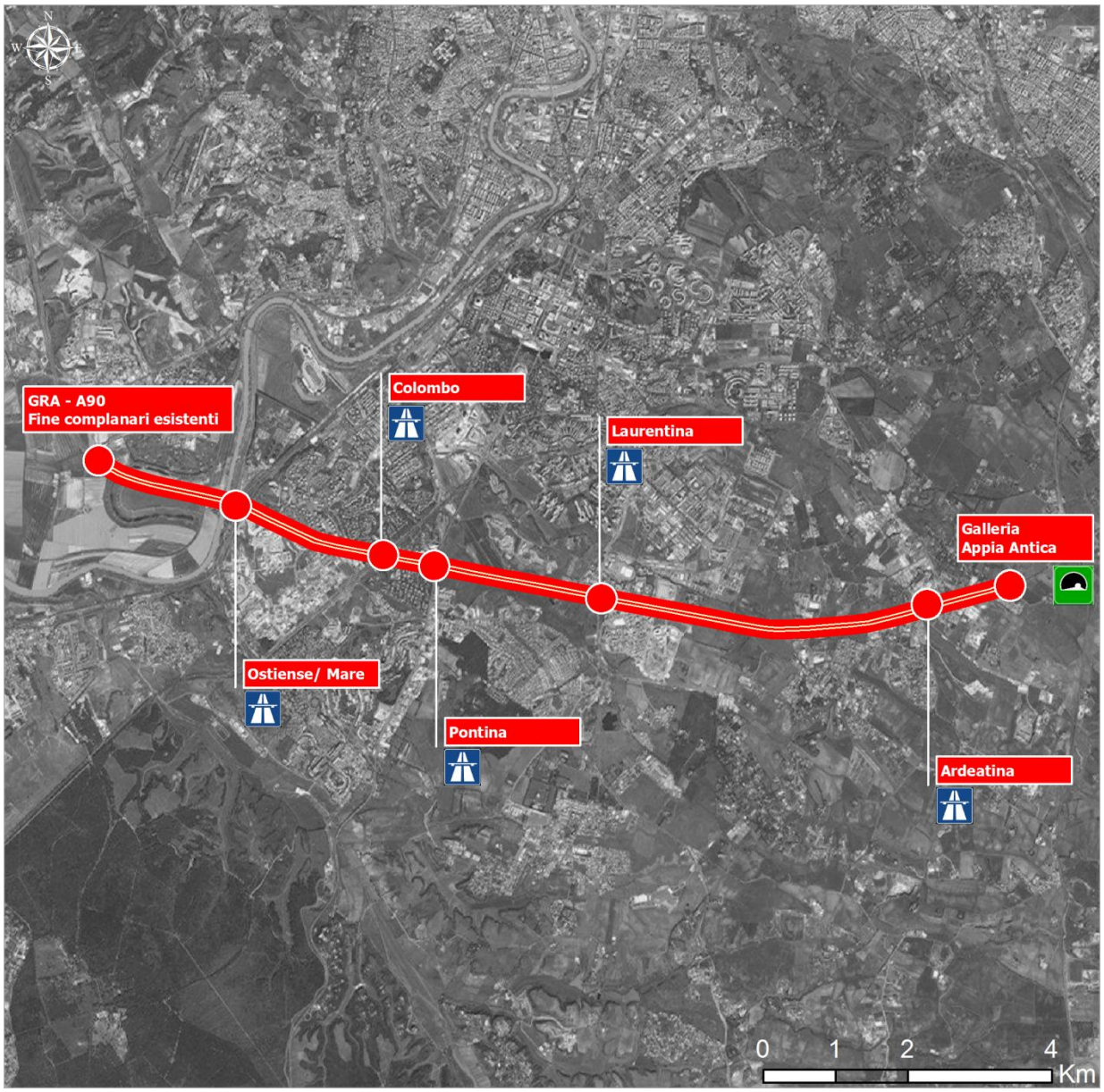
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

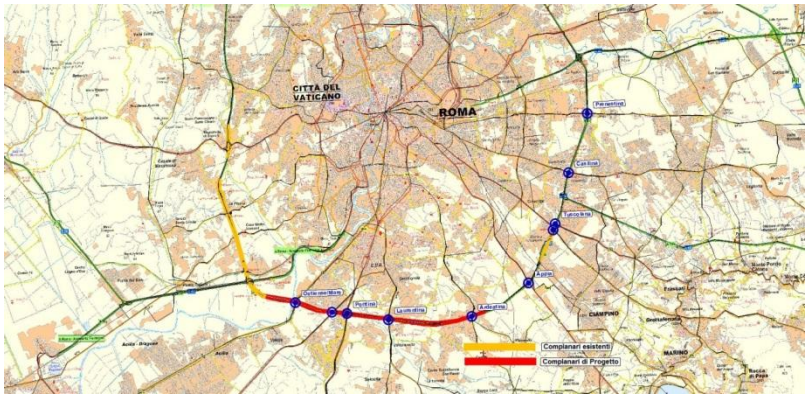
10.2.4 Intervento IG.03 - Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino

Codice e denominazione	**IG.03**	**Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino**
Modo	Gomma	
Soggetto promotore		A.N.A.S.



Scheda di Piano | **IG.03** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Il Completamento funzionale delle complanari rende massimi i traffici sulle complanari forzando gli utenti al loro utilizzo per connettersi al resto della viabilità dell'area, lasciando l'attuale sede del GRA al solo traffico passante, con evidenti miglioramenti nella fluidità e sicurezza della circolazione.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Lo schema di funzionamento prevede la possibilità dell'utente di interconnettersi alla viabilità di penetrazione su Roma solo tramite le complanari, facendo diventare il tratto di GRA sotteso al progetto un asse passante del territorio. Gli unici scambi diretti tra GRA e la viabilità penetrazione su Roma sono quelli autostradali (Roma Fiumicino, A1dir sud) e quello sulla via Appia via Tuscolana e via Anagnina che non sono modificati. Gli scambi tra GRA e Complanari sono consentiti tramite opportune rampe di ingresso/uscita in prossimità di ciascuno svincolo.  I primi risultati trasportistici, che consideravano la realizzazione delle complanari fino alla A24, hanno evidenziato la capacità dell'intervento a ridurre significativamente il livello di congestione sul GRA nella tratta di progetto dallo svincolo con la A91 Roma Fiumicino fino allo svincolo con la via Ardeatina, da cui deriva la proposta progettuale.

Scheda di Piano | **IG.03** **parte A**

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	I risultati trasportistici hanno inoltre evidenziato come l'impatto sugli utenti che utilizzano il GRA Autostrada A90 migliora significativamente con la realizzazione sia delle nuove complanari che del Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de' Cenci) – A1 Milano – Napoli (scheda seguente). I traffici serviti sono infatti differenti, consentendo agli utenti, in funzione dello spostamento che stanno effettuando, di utilizzare percorsi fortemente caratterizzati gerarchicamente: il collegamento autostradale per i traffici di attraversamento; il GRA per i traffici urbani di media/lunga percorrenza; le complanari per i traffici urbani di breve percorrenza.

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.03** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 250 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Soggetto gestore	☐ Da definire	
	☒ Definito	A.N.A.S.

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.03** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.03** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.03** **parte B**

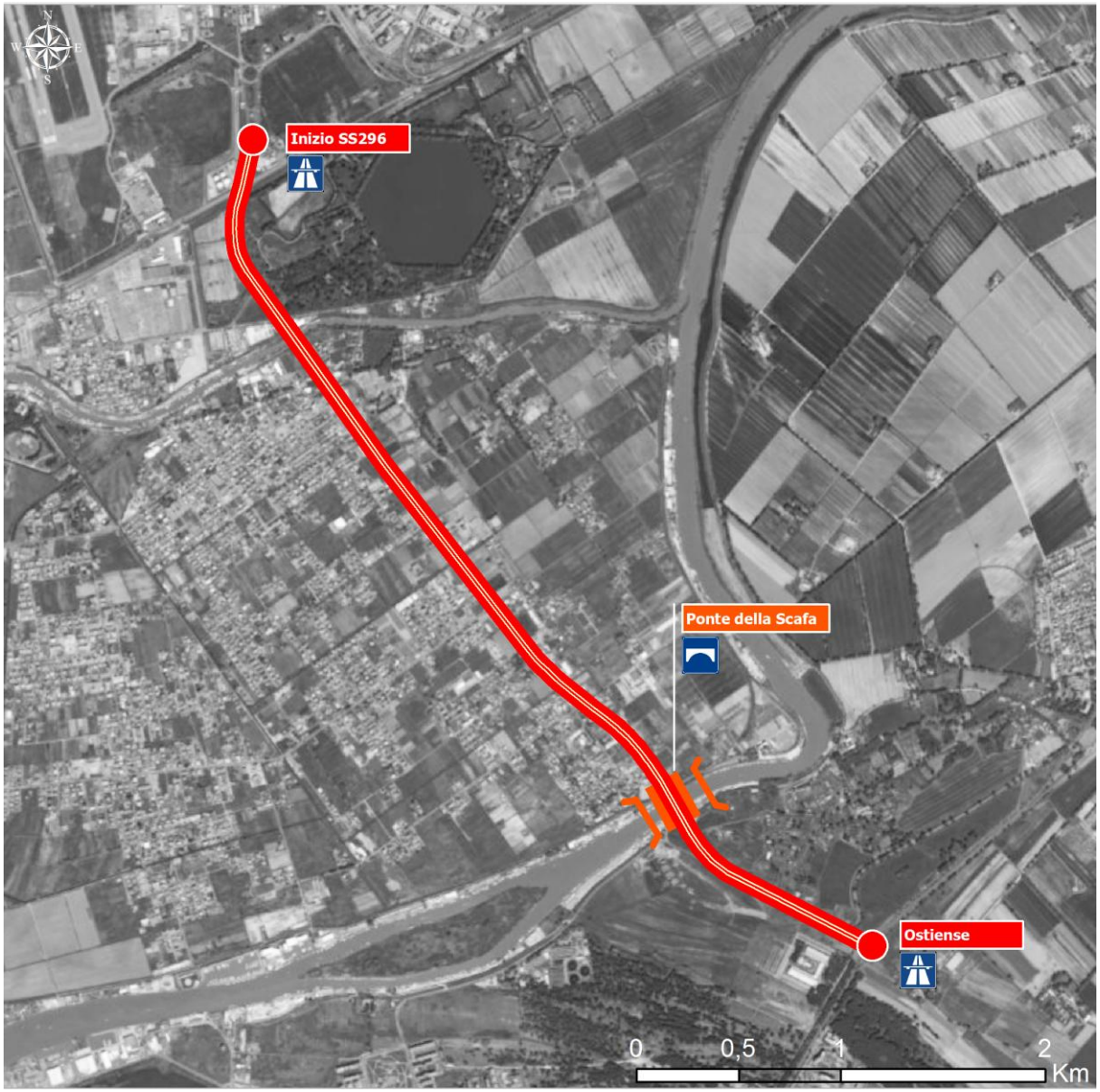
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.2.5 Intervento IG.04 - Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce

Codice e denominazione	**IG.04 Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma

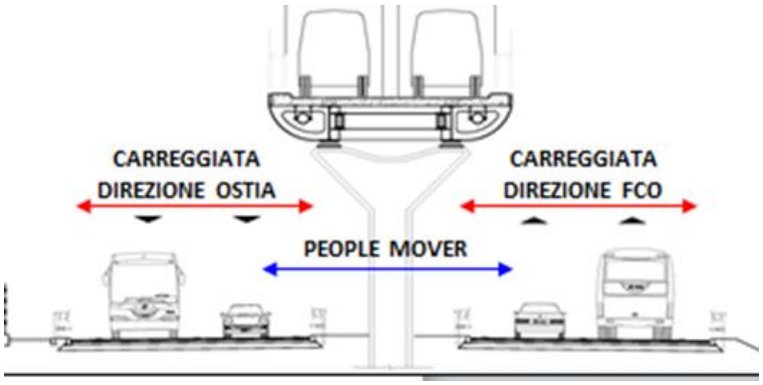


Scheda di Piano | **IG.04** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Obiettivo della presente azione è quello di migliorare il collegamento stradale tra l'Aeroporto ed i centri abitati di Ostia e Fiumicino. Tale azione è quindi rivolta alla necessità di fluidificare il sistema gomma, aumentando al tempo stesso la connettività dell'aeroporto con i centri abitati ad esso più prossimi.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le principali caratteristiche fisiche dell'intervento si sostanziano nella trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce. Tale trasformazione prevede una viabilità a due corsie per senso di marcia, integrate con il people mover Lido Nord- Terminal Aeroportuale. Collegata alla presente azione è la realizzazione del Ponte della Scafa, indispensabile per la trasformazione dell'asse viario attualmente già previsto da Roma Capitale. La lunghezza prevista del sopracitato ponte è di circa 200 metri. Lunghezza totale prevista per l'adeguamento di Via della Scafa: è di circa 2,6 km. La sezione prevista, come già richiamato, è a due corsie per senso di marcia con carreggiate separate, nella cui mezzeria è previsto il passaggio, in sede rialzata del people mover.

Scheda di Piano | **IG.04** **parte A**

Principali caratteristiche fisiche e funzionali	

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma

	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	IF.01	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.04** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☒ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	Condizioni
Osservazione	Sblocco dei lavori del Ponte della Scafa entro il 2021 Approvazione dell'opera entro il 2018 insieme all'intervento del prolungamento del people mover Realizzazione in contemporanea del People Mover fino a lido Nord

Scheda di Piano | **IG.04** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☒	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.04** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.04** **parte B**

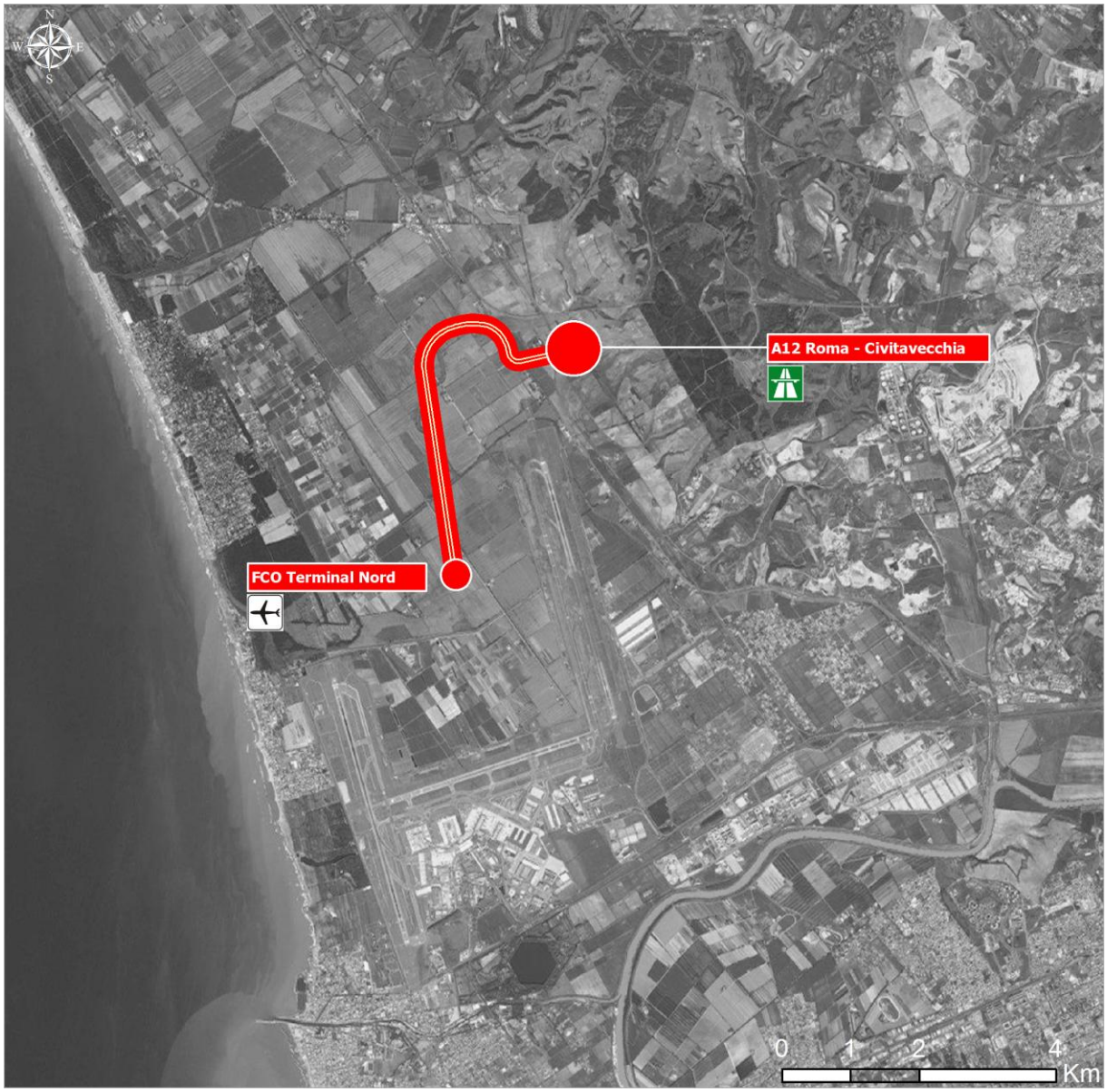
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☒	☐	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.2.6 Intervento IG.05 - Connessione A12 - Aeroporto di Fiumicino

Codice e denominazione	**IG.05 Connessione A12 - Aeroporto di Fiumicino**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma



Scheda di Piano | **IG.05** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo dell'intervento è di creare una migliore connessione tra gli assi viari della direttrice costiera settentrionale A12, ed il polo aeroportuale, consentendo l'accessibilità alle percorrenze provenienti dalla costa e dal quadrante settentrionale dell'area metropolitana.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Considerazioni analoghe a quelle svolte al punto precedente valvono anche per quanto riguarda l'Aeroporto di Fiumicino. Anche in questo caso, l'esigenza di una nuova connessione con l'asse autostradale trova fondamento nell'analisi dell'attuale assetto infrastrutturale, nella crescita della domanda di trasporto conseguente alle dinamiche di sviluppo dello scalo, nonché nelle problematiche di ordine trasportistico ed ambientale che potrebbero insorgere nel caso in cui l'offerta viaria non fosse adeguata. All'interno di tale contesto si colloca l'iniziativa relativa ad un nuovo collegamento che, grazie alla realizzazione di un nuovo svincolo e di una nuova viabilità dedicata, consenta di operare una redistribuzione dei traffici gravitanti sull'Autostrada A91, di rendere accessibile l'aeroporto anche alle percorrenze provenienti/dirette verso i settori settentrionali dell'area metropolitana romana, nonché di gestire l'incremento della domanda di trasporto conseguente alle dinamiche di crescita dello scalo.

Scheda di Piano | **IG.05** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☐ 2024 - 2030	☒ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☒ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.05** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☐ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.05** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.05** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.05** **parte B**

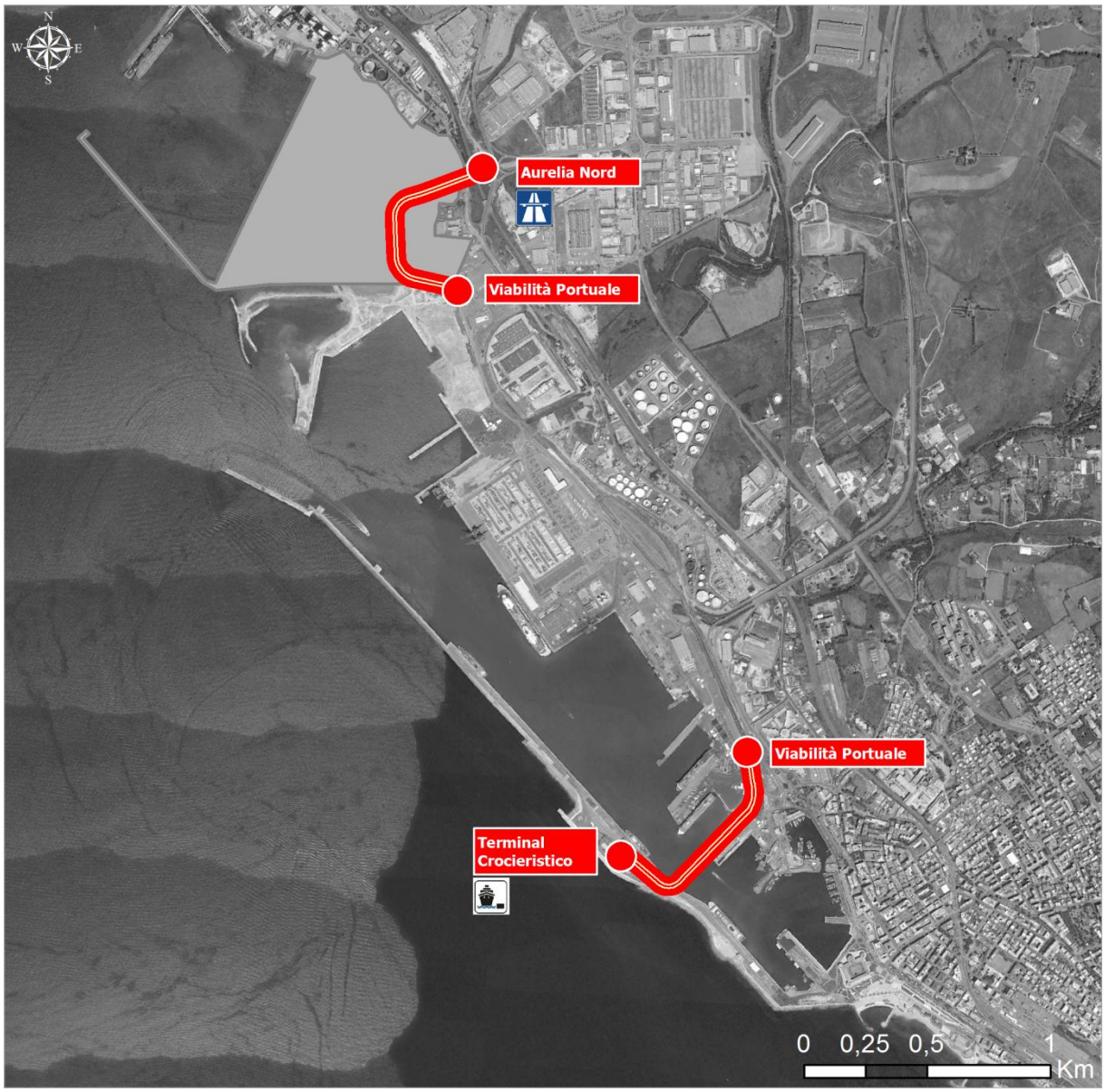
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

10.2.7 Intervento IG.06 - Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia

Codice e denominazione	**IG.06 Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IG.06** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	In virtù del previsto incremento dei traffici, l'azione si pone come obiettivo quello di migliorare la gestione della viabilità interna con l'individuazione di maggiori spazi destinati a sosta dinamica, oltre alla riorganizzazione dei varchi di accesso all'area portuale, in coerenza con gli interventi sistematori sulla viabilità esterna in corso di attuazione. La nuova configurazione, oltre a comportare un incremento qualitativo e quantitativo dei servizi offerti ai passeggeri ed agli operatori di settore, comporta l'eliminazione delle interferenze tra la dorsale principale della viabilità ed il futuro assetto ferroviario. Inoltre si prevede il collegamento diretto alle aree retroportuali di proprietà dell'Autorità Portuale, nell'ambito della realizzazione del nuovo varco di accesso a nord, funzionale alla nuova Darsena Energetica e Grandi Masse.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	L'intervento consiste nella modifica della viabilità attuale. Tale modifica comporterà la creazione di una dorsale principale fissa e definitiva che si sviluppa dall'ingresso denominato «Varco Vespucci» all'attuale «Varco Nord». In adiacenza a tale dorsale fissa potrà essere modificata e variata tutta la viabilità afferente a seconda delle esigenze e del funzionamento dell'attività portuale.

Scheda di Piano | **IG.06** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☒ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	Piano Regolatore Portuale 2004

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.06** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☐ Parametrico	€
		☒ Metrico	€ 77,7 Mln

	Stato	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
Finanziamento	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.06** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☒	☐	☐	☐	
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☒	☐	☐	☐	
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☒	☐	☐	☐	

Scheda di Piano | **IG.06** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.06** **parte B**

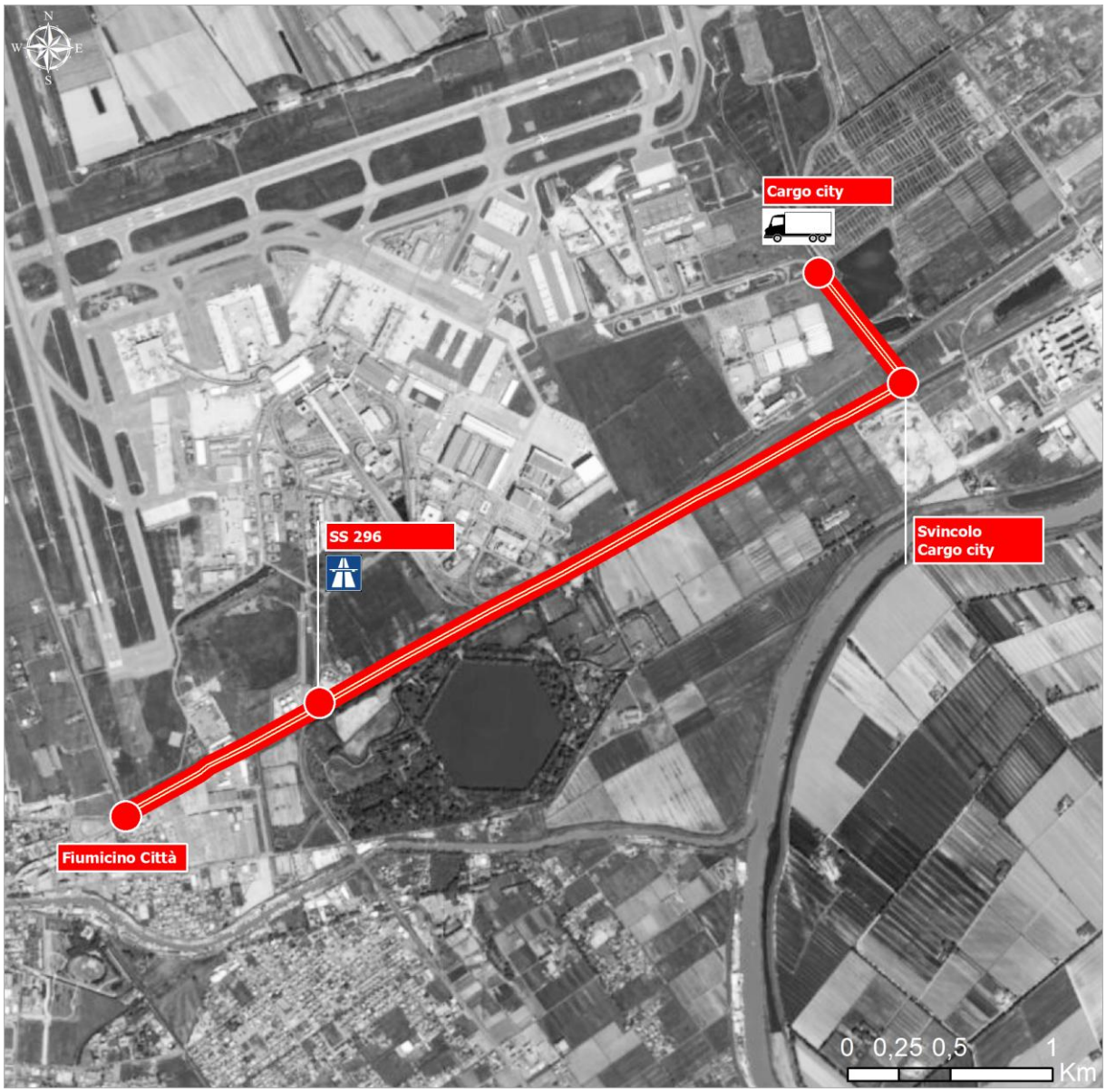
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

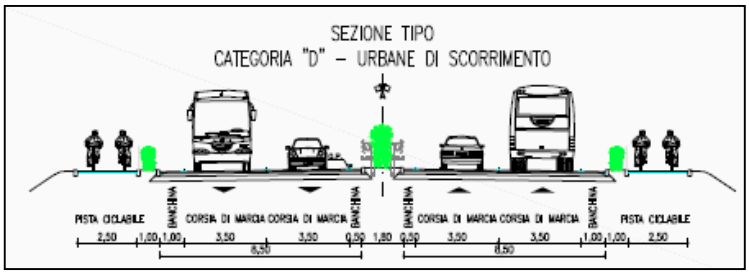
10.2.8 Intervento IG.07 - Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale

Codice e denominazione	**IG.07**	**Viabilità principale di accesso al Porto di CivitavecchiaComplanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale**
Modo	Gomma	
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma	



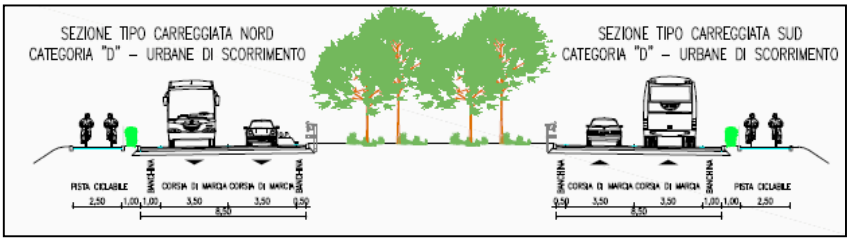
Scheda di Piano | **IG.07** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo della presente azione rientra nel quadro del miglioramento e della fluidificazione delle condizioni di circolazione nel quadrante Nord Ovest. Tale miglioramento pertanto è realizzato in coerenza con l'obiettivo di migliorare i Livello di Servizio offerto agli utenti dell'infrastruttura stradale ed al contempo aumentare l'accessibilità alle aree abitate senza interferire con le altre infrastrutture presenti sul territorio. L'intervento pertanto ha l'obiettivo di gestire i flussi veicolari non aeroportuali sulle nuove complanari, liberando la viabilità aeroportuale e l'autostrada dal traffico locale nel tratto finale.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le caratteristiche fisiche dell'intervento si sostanziano nel completamento infrastrutturale delle complanari all'Autostrada Roma-Fiumicino. Tale intervento riguarda la parte delle complanari comprese dallo svincolo della Cargo City dell'Aeroporto Leonardo Da Vinci fino all'abitato di Fiumicino.  La lunghezza totale dell'intervento è stimata in circa 10,7 km. La sezione infrastrutturale prevista per le nuove complanari è a due corsie per senso di marcia.

Scheda di Piano | IG.07 parte A

Principali caratteristiche fisiche e funzionali



Orizzonte temporale ☒ Breve ☐ 2024 - 2030 ☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma

	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione

☐ Non prevista

☒ Prevista

Tipologia	*Strumento*
Ordinaria	Piano territoriale Provinciale Generale
Settore	

Avanzamento progettuale

☐ Formulazione

☒ Progettazione

Livello	*Redatto*	*Approvato*
Studio fattibilità	☒	☒
Progetto preliminare	☐	☐
Progetto definitivo	☐	☐
Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.07** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 50 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.07** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.07** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☒	☐	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.07** **parte B**

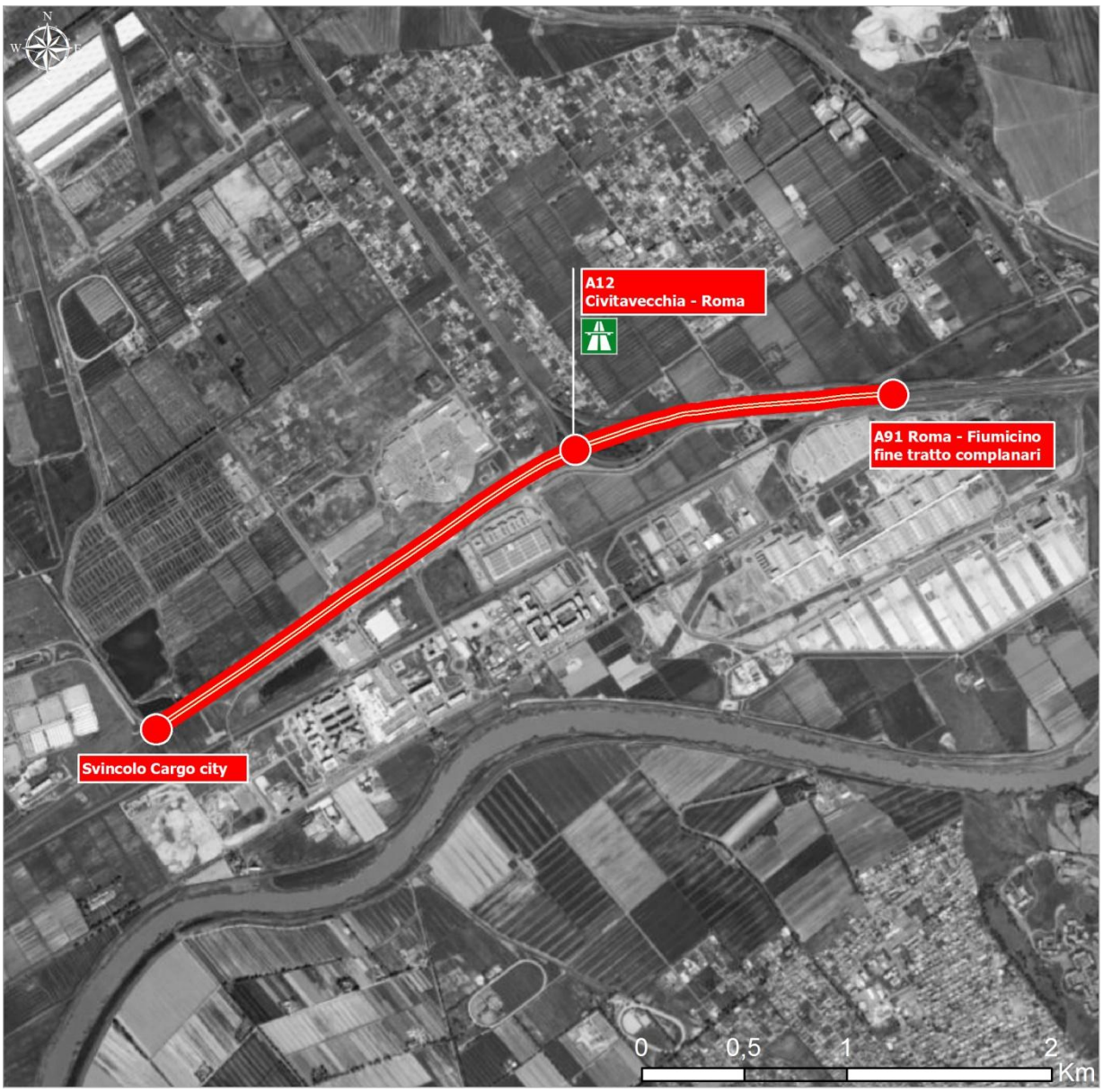
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☒	☐	☐	
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.2.9 Intervento IG.08 - Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari

Codice e denominazione	**IG.08** **Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma



Scheda di Piano | **IG.08** **parte A**

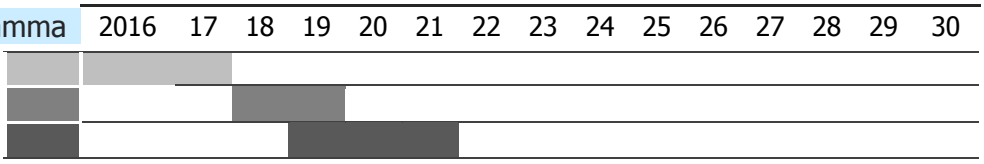
Descrizione dell'Azione

Obiettivi	Obiettivo della presente azione, nel quadro del miglioramento della mobilità, è focalizzato all'incremento del livello di servizio relativo all'accessibilità all'Aeroporto Leonardo da Vicini di Fiumicino. L'obiettivo che si intende perseguire è quello di adeguare la capacità dell'autostrada alla domanda di traffico su gomma nel tratto in cui non sono realizzate le complanari. La finalità è pertanto quella di garantire un adeguato livello di servizio dell'infrastruttura in virtù delle previsioni di crescita del traffico attratto e generato dall'Aeroporto.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le caratteristiche fisiche dell'opera si sostanziano nell'ampliamento dell'infrastruttura autostradale nel tratto in cui sono assenti attualmente le complanari. L'azione prevede pertanto la realizzazione della quarta corsia dell'autostrada Roma Fiumicino tra lo svincolo A12 e lo svincolo della Cargo city dell'Aeroporto Leonardo. La lunghezza totale prevista per l'intervento è di circa 6,3 km.

Scheda di Piano | **IG.08** **parte A**

Orizzonte temporale	☒ Breve	☐ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma



Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☐ Non prevista		
	☒ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	Piano Territoriale Provinciale Generale
		Settore	

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.08** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 30 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire	Contratto di programma ENAC - ADR		

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.08** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.08** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☒	☐	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☒	☐	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.08** **parte B**

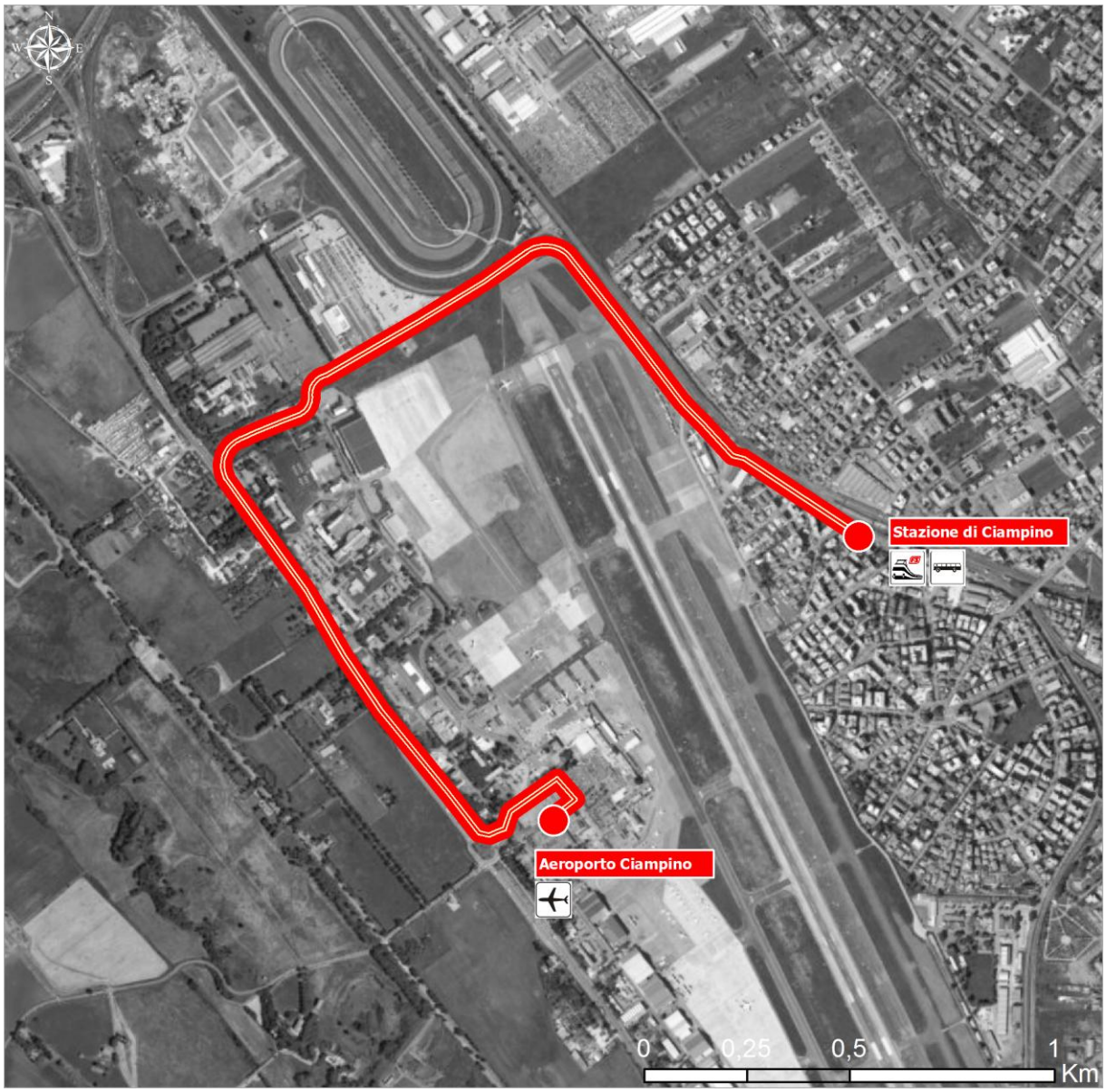
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	

10.2.10 Intervento IG.09 - Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino

Codice e denominazione	**IG.09 Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Aeroporti di Roma



Scheda di Piano | **IG.09** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo della presente azione è quello di incrementare le connessioni intermodali tra i sistemi infrastrutturali. Nello specifico l'intervento ha l'obettivo di aumentare l'accessibilità all'Aeroporto di Ciampino attraverso la connessione dell'aeroporto di Ciampino con il sistema ferroviario regionale
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Le caratteristiche fisico-funzionali dell'intervento si sostanziano nella realizzazione di un collegamento mediante bus tra il nuovo polo bus previsto nel Masterplan di Ciampino e la stazione di Ciampino Paese Tale collegamento è previsto, in gran parte, in sede riservata migliorando così il livello di servizio del collegamento fornito. La lunghezza totale dell'intervento è stimata in circa 3,7 km.

Scheda di Piano | **IG.09** **parte A**

Orizzonte temporale	☒ Breve	☐ 2024 - 2030	☐ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☐ Formulazione			
	☒ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☒	☒
		Progetto preliminare	☒	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.09** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☐ Da definire		
	☒ Definito	☒ Parametrico	€ 8 Mln
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire	Contratto di programma ENAC - ADR		

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.09** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.09** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☐	☒	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.09** **parte B**

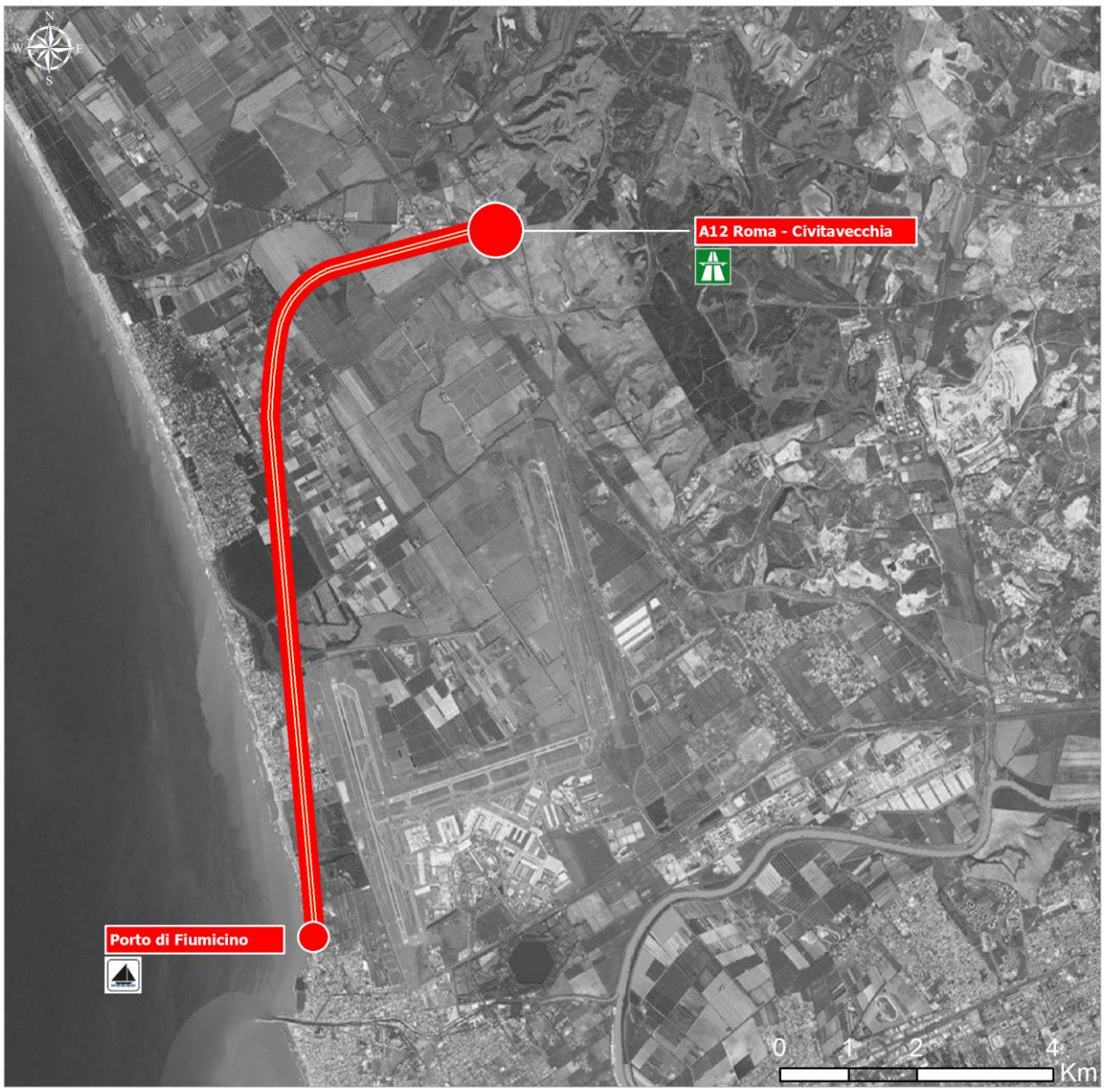
Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☒	☐	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☒	☐	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

10.2.11 Intervento IG.10 - Connessione A12 - Nuovo porto di Fiumicino

Codice e denominazione	**IG.10 Connessione A12 - Nuovo porto di Fiumicino**
Modo	Gomma
Soggetto promotore	Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta



Scheda di Piano | **IG.10** **parte A**

Descrizione dell'Azione

Obiettivi	L'obiettivo dell'intervento è di creare una migliore connessione tra gli assi viari della direttrice costiera settentrionale A12, ed il polo portuale, consentendo l'accessibilità alle percorrenze provenienti dalla costa e dal quadrante settentrionale dell'area metropolitana.
Principali caratteristiche fisiche e funzionali	Come emerge dall'analisi dell'assetto delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete viaria primaria, esiste un'evidente disconnessione tra l'asse autostradale ed il previsto nuovo Porto di Fiumicino, non esistendo di fatto una viabilità di accesso a detta infrastruttura. Tale circostanza comporta il sovraccarico delle esistenti reti di accessibilità portuale, con le connesse problematiche di ordine trasportistico ed ambientale. La consapevolezza delle problematiche sinteticamente riportate hanno fatto emergere l'esigenza di una connessione con tra l'Autostrada A12 ed il nuovo porto commerciale, la quale, attraverso la previsione di un nuovo svincolo su detto asse autostradale e di una viabilità dedicata, sia in grado di garantire quei livelli di accessibilità che sono richiesti da un'infrastruttura della rilevanza del nuovo porto. All'interno di tale contesto si colloca l'iniziativa relativa ad un nuovo collegamento che, grazie alla realizzazione di un nuovo svincolo e di una nuova viabilità dedicata, al fine di rendere accessibile anche alle percorrenze provenienti/dirette verso i settori settentrionali dell'area metropolitana romana. .

Scheda di Piano | **IG.10** **parte A**

Orizzonte temporale	☐ Breve	☐ 2024 - 2030	☒ 2030 - 2050

Cronoprogramma	2016	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
progettazione															
approvazione															
attuazione															

Rapporti con altre Azioni	

Stato pianificatorio e progettuale dell'Azione

Pianificazione	☒ Non prevista		
	☐ Prevista	*Tipologia*	*Strumento*
		Ordinaria	
		Settore	

Avanzamento progettuale	☒ Formulazione			
	☐ Progettazione	*Livello*	*Redatto*	*Approvato*
		Studio fattibilità	☐	☐
		Progetto preliminare	☐	☐
		Progetto definitivo	☐	☐
		Progetto esecutivo	☐	☐

Scheda di Piano | **IG.10** **parte A**

Stato economico e finanziario dell'Azione

Importo	☒ Da definire		
	☐ Definito	☐ Parametrico	€
		☐ Metrico	€

Finanziamento	*Stato*	*Fonte*		
		Copertura	Quota	Importo
	☐ Finanziato	☐ Pubblica	%	€
	☐ Parzialmente finanziato	☐ Privata	%	€
	☒ Da definire			

Soggetti coinvolti nell'Azione

Soggetto attuatore	☒ Da definire
	☐ Definito

Soggetto gestore	☒ Da definire
	☐ Definito

Note ed osservazioni

Tema	
Osservazione	

Scheda di Piano | **IG.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione ambientale

Ambito di analisi	A1 Valutazione ambientale					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A1.1 Compatibilità ambientale	Presenza decreto VIA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.2 Coerenza con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000	Presenza parere VINCA	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A1.3 Ottemperanza ambientale	Presenza decreti di ottemperanza	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A2 Consumo di risorse biotiche e culturali					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A2.1 Contenimento del consumo di aree protette	Parere Ente gestore	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.2 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio archeologico	Presenza parere MIBACT/ Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive
A2.3 Contenimento dell'interessamento di beni del patrimonio culturale	Presenza parere Regione / Sovraintendenze	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A3 Consumo di risorse abiotiche					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A3.1 Contenimento del consumo di risorse del sottosuolo	Bilanciamento delle materie	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	A4 Produzione valore aggiunto					
Indicatori	*Analisi dei Parametri*					
	Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
A4.1 Mitigazione e compensazione degli effetti	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
A4.2 Valorizzazione territoriale	Presenza di progetti	☐	☐	☐	☒	Da definire nelle fasi di avanzamento successive

Scheda di Piano | **IG.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione sociale

Ambito di analisi	B1 Condizioni di accessibilità					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B1.1	Incremento dell'accessibilità territoriale	Appartenenza / connessione diretta alle reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.2	Incremento dell'accessibilità ai poli di traffico	Connessione tra poli attrattori/generatori e reti primarie	☐	☒	☐	☐	
B1.3	Incremento dell'accessibilità diffusa	Capillarità delle connessioni	☐	☐	☒	☐	
B1.4	Contributo alla soluzione della congestione	Miglioramento del livello di servizio della rete	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	B2 Consenso					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B2.1	Consenso dei soggetti istituzionali	Inserimento in strumenti di pianificazione vigenti	☐	☐	☒	☐	
B2.2	Consenso degli altri operatori di settore	Avvenuta condivisione	☐	☒	☐	☐	
B2.3	Coinvolgimento degli stakeholder	Attivazione di iniziative di informazione e coinvolgimento	☐	☐	☐	☒	Da acquisire nelle fasi di avanzamento successive

Ambito di analisi	B3 Benessere delle popolazioni					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
B3.17	Miglioramento delle condizioni di sicurezza	Soluzioni di nodi critici	☐	☐	☒	☐	
B3.18	Riduzione delle emissioni atmosferiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☐	☒	Da verificare nelle fasi di avanzamento successive
B3.19	Riduzione delle emissioni acustiche	Ridistribuzione delle emissioni	☐	☐	☒	☐	

Scheda di Piano | **IG.10** **parte B**

Matrice di sostenibilità – Dimensione economica

Ambito di analisi	C1 Maturità dell'intervento					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C1.1	Attribuzione delle competenze	Definizione del soggetto attuatore	☐	☐	☒	☐	
C1.2	Definizione progettuale	Presenza di progetto esecutivo approvato	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.3	Definizione economica	Presenza di stima economica metrica	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.4	Definizione finanziaria	Identificazione delle fonti di copertura finanziaria	☐	☐	☒	☐	Da definire nelle fasi di avanzamento successive
C1.5	Definizione dei rapporti con altri eventuali interventi correlati	Analogia di livello di progettazione	☐	☒	☐	☐	

Ambito di analisi	C2 Sviluppo dell'economia locale					
Indicatori		*Analisi dei Parametri*				
		Parametro di verifica	N.P.	SI	NO	Varie	Motivazioni e Note
C2.1	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni direzionali	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.2	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del tempo libero metropolitano	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	
C2.3	Miglioramento dell'accessibilità alle funzioni del ciclo delle merci	Connessione dell'intervento alla funzione	☐	☐	☒	☐	

11 NOTA INTEGRATIVA MIT NUOVA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE- LUGLIO 2017: VERIFICA DI COERENZA CON GLI INTERVENTI PRIORITARI E PROGRAMMI DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2017

11.1 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, li 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 invarianti, 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.

11.2 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 dettaglia in un'apposita scheda allegata al Piano stesso.

11.3 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

11.3.1 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 raccordo 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 tecnologico[24]

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.

11.3.2 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"

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

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

11.3.3 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"[25], che riguardano interventi di carattere locale e non sono, pertanto, inclusi nell'Allegato.

[25] 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".

11.3.4 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.
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.