Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

Osservatorio Trasporti e Infrastrutture della regione Lazio

Progetto promosso e finanziato dalla

Unione Regionale delle Camere di Commercio del Lazio

Dossier finale

Maggio 2008

Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

Il presente dossier raccoglie i risultati emersi dalla prima annualità del progetto "Osservatorio trasporti e infrastrutture della regione Lazio", quale iniziativa promossa e finanziata dall'Unioncamere Lazio con l'obiettivo di creare un tavolo permanente di incontro tra le Camere di commercio locali sul tema delle infrastrutture di trasporto e di logistica, attraverso il supporto tecnico scientifico di Uniontrasporti.

Uniontrasporti è una società promossa da Unioncamere e dalle Camere di commercio locali, nata nel 1990 per sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture. E' un organismo tecnico, di supporto all'elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale, alla promozione degli interessi collettivi; fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi infrastrutturali locali, alla crescita degli operatori e supporta i progetti di fattibilità e di finanza di progetto.

SOMMARIO

1. PREMESSA 5
2. *Quadro socio economico della regione Lazio* 7
2.2 La dimensione demografica 7
2.3 Il mercato del lavoro 10
2.4 I risultati economici 14
3. Le infrastrutture di trasporto e logistica di interesse regionale 15
3.1 La dotazione infrastrutturale e la competitività del territorio 16
3.2 L'offerta stradale 21
3.2.1 Gli interventi di adeguamento immediato della rete stradale 23
3.3 L'offerta ferroviaria 24
3.3.1 Le principali linee ferroviarie 27
3.3.2 La linea metropolitana di Roma 28
2.3.3 Scenari futuri dell'offerta ferroviaria 29
3.4 L'offerta portuale 34
3.5 L'offerta aeroportuale 38
3.6 L'offerta logistica 40
4. I focus di approfondimento 44
4.1 La rete stradale e autostradale della regione Lazio: criticità e prospettive di sviluppo (riunione del 24 aprile 2007) 45
4.2 La distribuzione urbana delle merci a Roma. Criticità e richieste (riunione del 29 maggio 2007) 48
4.3 I fabbisogni infrastrutturali delle province laziali (riunione del 11 luglio 2007) 52
4.4 Il terzo scalo aeroportuale regionale (riunione del 25 settembre 2007) ... 53
4.5 I porti di riferimento per le province del Lazio (riunione del 7 dicembre 2007) 55
4.6 Il sistema portuale laziale: il ruolo delle Autostrade del Mare per una mobilità sostenibile (riunione del 19 marzo 2008) 56
5. Sintesi delle attività dei tavoli tecnici 58
WEBGRAFIA 93

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Dati demografici al 01/01/2007 7
Tabella 2: Tassi di natalità e mortalità della popolazione, anno 2006 8
Tabella 3: Distribuzione della popolazione per fasce d'età e per regione, anno 2006 (valori in migliaia) 9
Tabella 4: Forza lavoro per condizione e regione, anno 2006, valori in migliaia 10
Tabella 5:Tassi di attività, di occupazione e disoccupazione per ripartizione geografica. Anno 2006 11
Tabella 6:Tasso di occupazione per settore di attività e per ripartizione geografica. Anno 2006 (valori percentuali) 11
Tabella 7: Tassi di crescita provinciali: classifica delle province del Lazio anno 2007 12
Tabella 8: Nati - mortalità delle imprese per aree geografiche, anno 2006 12
Tabella 9: Variazione del peso dei settori nel tempo - confronto 2006/2000 (valori assoluti e percentuali) 13
Tabella 10: Imprese attive per ripartizione geografica, anno 2006 13
Tabella 11: PIL ai prezzi di mercato, valori al 1996 e 2005 (valori ai prezzi correnti). 14
Tabella 12: VA ai prezzi base al netto SIFIM (valori ai prezzi correnti in milioni di euro), valori al 1996 e 2004 14
Tabella 13: Indici di dotazione infrastrutturale della Regione Lazio, anno 2004 20
Tabella 14: Estensione della rete stradale, anno 2004 21
Tabella 15: Indicatori di sintesi della rete stradale, per tipologia di strada, anno 2007 22
Tabella 16: Interventi prioritari 23
Tabella 17: Opere prioritarie inserite nel Piano di Investimenti ANAS 2007-2011 24
Tabella 18: Rete ferroviaria in esercizio per trazione, tipologia di binario e regione, anno 2005, valori in Km 25
Tabella 19: Ripartizione della rete elettrificata e non sul totale 26
Tabella 20: Indici sintetici di densità e disponibilità della rete, anno 2005 26
Tabella 21: Interventi prioritari per i sistemi ferroviari 33
Tabella 22: Traffico merci e passeggeri nel porto di Civitavecchia, anni 2005-2006. 35
Tabella 23: Traffico crocieristico del porto di Civitavecchia, anni 2005 - 2006..... 35
Tabella 24: Movimentazione nel porto di Fiumicino 36
Tabella 25: Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio - Anno 2005 (merci e passeggeri in migliaia) 38

Tabella 26: Graduatoria degli aeroporti dell'area centro in base al numero di passeggeri trasportati, anno 2006 40

Tabella 27: Indicatori di sintesi del complesso della rete stradale, anno 2005 45

Tabella 28: Trasporto merci su strada, Lazio regione di origine e destinazione, valori in tonnellate, anno 2005 46

Tabella 29: Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione disaggregati per provincia. Censimento 2001..... 47

Tabella 30: Caratteristiche del campione 50

Tabella 31: Movimenti aerei commerciali. Anno 2006..... 53

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1: Distribuzione della popolazione a livello provinciale, al 1/1/2007 8

Grafico 2: Traffico merci per modalità di trasporto nel Lazio 15

Grafico 3: Indice di dotazione delle infrastrutture, anno 2004 17

Grafico 4: Indice di dotazione delle infrastrutture economiche anno 2004..... 18

Grafico 5: Indice generale delle infrastrutture sociali, anno 2004 18

Grafico 6: Reti ed infrastrutture dei principali aeroporti del Lazio 39

Grafico 7: Distribuzione del Traffico merci su ferro per impianto (valori in milioni di tonnellate) 41

1. PREMESSA

L'iniziativa progettuale descritta nel presente dossier è nata da alcune constatazioni di ordine generale:

- l'importanza che trasporti ed infrastrutture assumono per la competitività dei sistemi locali di impresa e territoriali;
- l'assenza, a livello locale e regionale, di tavoli di concertazione su queste tematiche;
- la carenza di flussi di informazione verso gli stakeholders;
- la necessità di intervenire sui sistemi di trasporto ed infrastrutturali anche in relazione ai problemi (che rischiano di non essere solo congiunturali), posti dall'aumento della bolletta energetica.

Unioncamere Lazio sviluppa la propria attività a supporto del sistema regionale delle imprese promuovendo e valorizzando, in Italia ed all'estero, le aree ed i sistemi produttivi regionali individuando sedi di concertazione per elaborare e proporre gli strumenti generali di governo dell'economia che interessano i settori economici regionali.

Su questi aspetti, l'Unioncamere Lazio e/o le singole Camere di Commercio presenti sul territorio hanno la possibilità di svolgere rilevanti funzioni di livello istituzionale e di concorrere a fornire, a livello locale e regionale, risposte ai numerosi problemi di natura politica, sociale ed economica che sono connessi alla programmazione, realizzazione e gestione di opere infrastrutturali e reti di trasporto.

In quest'ottica, il progetto "Osservatorio Trasporti e Infrastrutture della regione Lazio" si è proposto di costruire uno strumento di osservazione dei fenomeni connessi al sistema infrastrutturale della regione e della attività di ammodernamento e potenziamento della rete. Attraverso l' "Osservatorio", l'Unioncamere Lazio si è posta l'obiettivo di assolvere anche alla sua peculiare funzione di ascolto e di proposta sulle diverse problematiche, relative ad una mobilità sostenibile ed eco-compatibile.

Allo stesso tempo, con le conoscenze acquisite dalle attività dell'Osservatorio e sfruttando la partecipazione alle Giunte camerali di imprenditori, rappresentanti dei lavoratori, dei consumatori, il sistema camerale laziale si pone nelle condizioni di farsi promotore di iniziative per lo sviluppo di attività di supporto ai processi di specializzazione dei sistemi economici locali, di finanziamento per infrastrutture, attraverso la proposizione di strumenti come il project financing, indicando i settori nei quali è necessario investire prioritariamente.

La struttura dell'Osservatorio ha avuto alla base un Comitato di gestione costituito da Unioncamere Lazio (che lo ha presieduto) e dalle Camere di commercio della regione, riunito in un tavolo tecnico al quale sono stati chiamati a partecipare anche esperti e rappresentanti di enti e strutture che hanno rilievo nel mondo dei trasporti.

In questo contesto Uniontrasporti si è proposto come soggetto in grado di gestire la segreteria tecnica dell'Osservatorio, di realizzare il programma delle annuale attività definito dal comitato di gestione, di curare l'apporto di eventuali contributi specialistici, affiancando Unioncamere Lazio nella diffusione dei risultati delle attività realizzate.

Durante la prima annualità, l'Osservatorio ha svolto la propria attività attraverso la raccolta di informazioni sulle reti infrastrutturali e di trasporto della regione e l'analisi di situazioni specifiche individuate e proposte da Uniontrasporti, e preventivamente condivise con il Comitato di gestione dell'Osservatorio.

Le riunioni periodiche dei tavoli tecnici hanno permesso di mettere a confronto opinioni ed idee progettuali relativamente a temi di interesse generale. La scelta dei temi oggetto di specifici focus di approfondimento è stata fatta tenendo conto di quegli argomenti che maggiormente richiamano l'attenzione delle imprese e della pubblica opinione.

Un esempio può essere quello del focus dedicato al **terzo scalo aeroportuale** che andrà ad alleggerire il traffico attualmente sopportato dai due aeroporti principali, Fiumicino e Ciampino, ma che è in grado anche di facilitare lo spostamento dei flussi di traffico verso aree più interne della regione e di quelle limitrofe, contribuendo, così, alla crescita di quei territori. Un altro esempio può essere quello della **city logistics** a Roma: il focus dedicato a questo tema è stato l'occasione per mettere insieme tutte le criticità lamentate dagli operatori e dai cittadini e per definire meglio quali potrebbero essere gli interventi auspicati.

I tavoli hanno permesso, inoltre, di fare un'analisi critica delle informazioni veicolate all'utenza. In questo senso si è messo in evidenza come la frammentazione dei dati disponibili possa, in certi casi, produrre informazioni di per se non omogenee, o anche come l'utilizzazione di alcuni parametri possa produrre valutazioni non del tutto corrispondenti alla realtà vissuta o percepita quotidianamente da chi utilizza quelle infrastrutture.

Questo documento può definirsi una raccolta delle attività svolte durante la prima annualità dell'Osservatorio.

I diversi capitoli contenuti nel documento si riferiscono a:

- Analisi del quadro socio economico della regione Lazio;
- Analisi dell'offerta di trasporto e logistica;
- Presentazione dei focus di approfondimento
- Verbali delle riunioni del tavolo tecnico

Nella versione elettronica del documento, vengono inoltre inserite in allegato tutte le presentazioni realizzate per i tavoli di lavoro organizzati nel corso della prima annualità.

2. *Quadro socio economico della regione Lazio.*

Il **Lazio** è una regione dell'Italia centrale di oltre 5,5 milioni di abitanti (ISTAT 2007), con capoluogo Roma. Confina a nord-ovest con la Toscana, a nord con l'Umbria, a nord-est con le Marche, a est con l'Abruzzo ed il Molise, a sud-est con la Campania, a sud-ovest con il Mar Tirreno ed al suo interno con la Città del Vaticano. Si colloca sul versante medio tirrenico, occupa 17.203 kmq e si estende dagli Appennini al Mar Tirreno.

Il suo territorio non presenta caratteristiche fisiche omogenee, anzi si potrebbe dire che si caratterizza per la sua eterogeneità; è comunque un territorio a prevalenza montuosa e collinare, le cui pianure si trovano in prossimità della costa: il 54% il suo territorio è occupato da zone collinari, il 26,1% da zone montuose ed il restante 19,9% da pianure.

2.2 La dimensione demografica

Il Lazio è la regione più popolata di tutta l'Italia centrale poiché ospita ben il 47,6% della popolazione residente nel territorio considerato. Rispetto all'intero paese vivono nella regione il 9,3% di tutti i residenti italiani. Considerando la sua estensione territoriale, il Lazio è di poco più piccolo (di circa 5.800 Km^2) della Toscana, ma rispetto le altre regioni centrali, il territorio laziale è più densamente abitato e conta un maggior numero di comuni (tabella 1).

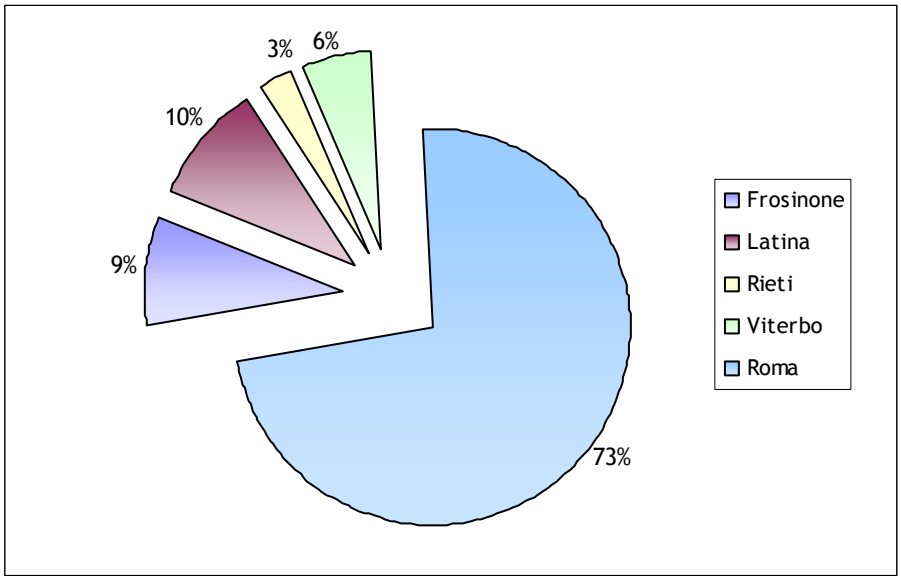
Tabella 1: Dati demografici al 01/01/2007

	Km^2	Comuni	Abitanti	Densità (ab/ Km^2)
Lazio	17.208	378	5.493.308	319
Marche	9.694	246	1.536.098	158
Toscana	22.996	287	3.638.211	158
Umbria	8.456	92	872.967	103
Italia centrale	58.354	1.003	11.540.584	198
Italia	301.341	8.101	59.131.287	196

Fonte: Elaborazione su dati Istat

A livello provinciale, la distribuzione della popolazione presenta forti squilibri verso la provincia di Roma che raccoglie il 73% degli abitanti del Lazio con una densità di 750 ab/kmq (il doppio di quella regionale) e il 31% del territorio della regione.

Grafico 1: Distribuzione della popolazione a livello provinciale, al 1/1/2007



Fonte: Elaborazione su dati Istat

All'opposto la provincia meno popolata è quella di Rieti con circa 155.000 abitanti (3%) e una densità di 56 ab/kmq. Tuttavia a livello di superficie la provincia più piccola è Latina (2.251 kmq) nella quale però si concentra il 10% della popolazione con una densità di 235 ab/kmq seconda a quella di Roma.

I tassi di natalità relativi al 2006 rilevano che la regione si attesta su valori di poco superiori rispetto alla media sia nazionale che centrale (9,8 del Lazio contro il 9,5 dell'Italia e l'9,1 per cento registrato al centro); al contrario i tassi di mortalità sono più bassi (9,1% contro il 9,5% ed il 10,3 %). (tabella 2)

Tabella 2: Tassi di natalità e mortalità della popolazione, anno 2006

Regioni	Tasso di natalità	Tasso di mortalità
Toscana	8,7	11,0
Umbria	9,0	10,9
Marche	9,0	10,3
Lazio	9,8	9,1
Italia centrale	**9,1**	**10,3**
Italia	**9,5**	**9,5**

Fonte: Elaborazione su dati Istat

La componente femminile è superiore rispetto a quella maschile (Tabella 3). Questa differenza di genere è dovuta al progressivo invecchiamento della popolazione e alla maggiore speranza di vita delle donne.

Tabella 3: Distribuzione della popolazione per fasce d'età e per regione, anno 2006 (valori in migliaia)

REGIONI	Maschi				Femmine				Maschi e femmine			
	15-24	25-54	> 55	Totale	15-24	25-54	> 55	Totale	15-24	25-54	> 55	Totale
Toscana	159	780	576	1.515	151	772	726	1.649	310	1.552	1.301	3.164
Umbria	42	183	137	362	40	183	171	393	82	366	308	755
Marche	75	331	233	639	72	324	287	683	147	655	520	1.323
Lazio	271	1.152	720	2.143	263	1.204	916	2.383	534	2.356	1.636	4.525
Italia centrale	**547**	**2.446**	**1.666**	**4.658**	**526**	**2.483**	**2.100**	**5.108**	**1.073**	**4.928**	**3.766**	**9.767**
Italia	**3.091**	**12.857**	**8.207**	**24.155**	**2.959**	**12.803**	**10.247**	**26.008**	**6.050**	**25.660**	**18.453**	**50.163**

Fonte: Elaborazione su dati Istat

2.3 Il mercato del lavoro

Sul fronte dell'offerta di lavoro, i dati in valore assoluto mostrano che nel Lazio ci sono complessivamente 2,295 milioni forze di lavoro, 2,122 milioni di occupati e 173 mila persone in cerca di occupazione. Ciò significa che, nonostante i livelli occupazionali siano abbastanza buoni, il problema della disoccupazione esiste, dal momento che il valore registrato nella regione rappresenta il 10% del totale delle persone in cerca di occupazione a livello nazionale. (tabella 4)

Tabella 4: Forza lavoro per condizione e regione, anno 2006, valori in migliaia

Ripartizione geografica	Forze di lavoro	Occupati	Persone in cerca di occupazione
Toscana	1.624	1.545	78
Umbria	374	355	19
Marche	678	647	31
Lazio	2.295	2.122	173
Italia centrale	1.243	1.167	75
ITALIA	24.662	22.988	1.673

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Se confrontiamo i tassi di attività relativi al Lazio con quelli delle altre regioni centrali, risulta evidente che il territorio laziale si attesta su valori leggermente inferiori rispetto alla altre regioni del centro (64,2 contro 66,5 per cento). Tuttavia, confrontando questo dato con quello dell'intero paese (62,7%), si nota come la situazione regionale sia comunque migliore di quella nazionale, che senz'altro risente delle difficoltà del mercato del lavoro meridionale. Stesso identico discorso per i tassi di occupazione: il Lazio presenta valori più bassi rispetto a quelli del centro ma comunque superiori se confrontati con quelli italiani (il 59,3% della regione contro il 62,8 ed il 58,4 % centrale e nazionale). (tabella 5).

Ad essere più penalizzate sono le donne che, in tutte le regioni centrali fanno registrare un tasso di occupazione molto più basso rispetto alla componente maschile (52,5 contro 73,2 per cento). Tuttavia questa situazione sembra essere generalizzata nell'intero paese a testimonianza del fatto che la situazione occupazionale delle donne rappresenta in Italia ancora un problema a cui non si è data piena soluzione.

Specularmente, sul fronte della disoccupazione, nel Lazio si registrano più disoccupati sia rispetto alle regioni centrali (7,5 contro il 5,5%) che con riferimento ai valori nazionali (attestati nel 2006 su valori pari a 6,8 per cento).

Tabella 5:Tassi di attività, di occupazione e disoccupazione per ripartizione geografica. Anno 2006

Regione e ripartizione geografica	Tasso di attività 15-64 anni[2]	Tasso di occupazione 15-64 anni[3]	Tasso di disoccupazione totale[4]
Toscana	68,1	64,8	4,8
Umbria	66,3	62,9	5,1
Marche	67,5	64,4	4,5
Lazio	64,2	59,3	7,5
Italia centrale	66,5	62,8	5,5
Italia	**62,7**	**58,4**	**6,8**

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Per quanto attiene ai dati disaggregati per settore di attività emerge che, nel Lazio c'è una forte specializzazione nel terziario- oltre il 78 % della popolazione è occupata nei servizi- e una percentuale molto bassa di occupati nell'agricoltura, pari al 2 %. Per quanto riguarda il secondario, emerge un valore inatteso: è il Lazio la regione con una percentuale di occupati più basso rispetto alla media nazionale. Infatti, la regione si attesta attorno a valori pari al 19 per cento, contro il dato nazionale del 30% (tabella 6).

Tabella 6:Tasso di occupazione per settore di attività e per ripartizione geografica. Anno 2006 (valori percentuali)

Regione e ripartizione geografica	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale
Toscana	4	29,3	66,8	100
Umbria	3,6	32,1	64,3	100
Marche	2,6	39,3	58,1	100
Lazio	2	19,2	78,2	100
Italia centrale	**3.1**	**30**	**66.9**	**100**
Italia	**4**	**30**	**65,6**	**100**

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

Dal lato della domanda di lavoro, il tessuto imprenditoriale del Lazio appare particolarmente vivace; nel 2007 tutte le province presentano valori positivi del tasso di crescita delle imprese (tabella 7). La provincia che ha riportato il migliore

[2] Il "Tasso di attività" misura l'offerta di lavoro nel breve periodo inteso come il rapporto tra la popolazione attiva e la popolazione in età lavorativa.

[3] Il "tasso di occupazione" calcola la percentuale della popolazione che ha un'occupazione lavorativa sul totale.

[4] Il "tasso di disoccupazione" indica la percentuale di persone in cerca di lavoro sul totale della forza lavoro.

risultato è quella di Roma che oltre ad essere la prima nella regione è seconda nella graduatoria a livello nazionale. Le altre si posizionano tutte tra le prime 50 nazionali ad eccezione di Viterbo che ha fatto registrare il tasso di crescita più basso (0,35%) e si colloca al 61° posto nazionale.

Tabella 7: Tassi di crescita provinciali: classifica delle province del Lazio anno 2007

Provincia	Tasso di crescita	Posizione Nazionale
Roma	2,68%	2
Frosinone	1,41%	15
Latina	0,99%	28
Rieti	0,62%	48
Viterbo	0,35%	61

Fonte: Unioncamere-InfoCamere, Movimprese

Tabella 8: Nati - mortalità delle imprese per aree geografiche, anno 2006

Regione ripartizione geografica	Iscrizioni	Cessazioni	Saldi	Stock 2006	Tasso di crescita2006
Toscana	30.880	25.854	5.026	416.737	1,21%
Umbria	6.112	5.091	1.021	94.722	1,08%
Marche	11.928	10.748	1.180	178.637	0,66%
Lazio	42.625	29.157	13.468	567.093	2,43%
Italia centrale	**22.886**	**17.712**	**5.173**	**314.297**	**1,34%**
Italia	**423.571**	**350.238**	**73.333**	**6.125.514**	**1,21%**

Fonte: Unioncamere-InfoCamere, Movimprese

Tre i "motori" che hanno spinto la crescita delle imprese nel 2006: il buon andamento delle **costruzioni** (+28.358 imprese) e dei **servizi alle imprese** (+24.276 unità) che insieme determinano il 71,8% dell'intero saldo positivo; la forte dinamica delle **società di capitali** (+56.627 imprese, il 77,4% del saldo), la vivacità imprenditoriale degli **extracomunitari** (+25.184 nuove imprese individuali, pari al 34,3% del saldo complessivo) (Tabella 9).

Tabella 9: Variazione del peso dei settori nel tempo - confronto 2006/2000 (valori assoluti e percentuali)

SETTORI	Variazioni % 2006/2006
Grandi Settori Tradizionali	
Commercio	5,16%
Agricoltura	-10,64%
Costruzioni	25,07%
Manifattura	0,62%
TOTALE PARZIALE	**3,43%**
Servizi alle imprese e alle persone	
Attività immobiliari, noleggio di attrezzature, informatica, ricerca, altre attività imprenditoriali e professionali	29,08%
Alberghi e ristoranti	14,77%
Altri servizi pubblici, sociali e personali	10,12%
Trasporti e comunicazioni	6,31%
Intermed. monetaria e finanziaria	9,33%
Sanità e altri servizi sociali	29,94%
Istruzione	32,54%
TOTALE PARZIALE	**18,04%**
Altri settori	25,95%

Fonte: Unioncamere-InfoCamere, Movimprese

Nel 2006, nella regione ci sono complessivamente circa 370.000 imprese, (pari al 7% delle imprese nazionali). Rispetto alle altre regioni del Centro il dato laziale supera di poco la Toscana che conta circa 357.000 imprese. (tabella 10)

Tabella 10: Imprese attive per ripartizione geografica, anno 2006

Regioni	Totale
Toscana	357.390
Umbria	82.381
Marche	159.368
Lazio	370.423
Italia centrale	**969.562**
ITALIA	**5.158.278**

Fonte: Movimprese

2.4 I risultati economici

Tra il 1996 ed il 2005, il PIL (a prezzi di mercato) del Lazio ha visto un incremento pari al 58,8%, valore più elevato rispetto a tutte le regioni del centro Italia. Considerando i valori assoluti, è sempre il Lazio la regione con il PIL maggiore, seguita dalla Toscana, mentre le altre regioni risultano particolarmente distanziate. (tabella 11)

Tabella 11: PIL ai prezzi di mercato, valori al 1996 e 2005 (valori ai prezzi correnti).

PIL ai prezzi di mercato Regioni	1996 Totale	2005 Totale	Variazione % 2005/1996
Toscana	66.053,4	94.848,1	43,6
Umbria	13.598,4	19.710,9	44,9
Marche	25.201,8	36.805,9	46,0
Lazio	97.862,7	155.436,5	58,8
Italia centrale	**50.679**	**76.699,7**	**48,3**
Italia	**982.443,0**	**1.417.241,4**	**44,3**

Fonte: ISTAT

La situazione è sostanzialmente confermata dai dati relativi al valore aggiunto ai prezzi base al netto Sifim, di cui l'Istat ha ricostruito la serie storica dal 1996 al 2004. Infatti, le statistiche evidenziano come il Lazio si sia mosso su valori superiori al 40 %, superando così non solo tutte le altre regioni del centro (+34,3%)ma anche quelli emersi a livello nazionale (+36,6%). (Tabella 12)

Tabella 12: VA ai prezzi base al netto SIFIM (valori ai prezzi correnti in milioni di euro), valori al 1996 e 2004

PIL ai prezzi di mercato Regioni	1996 TOTALE	2004 TOTALE	Variazione % 2004/1996
Toscana	59.385,8	80.598,9	35,7
Umbria	12.290,4	17.043,5	38,6
Marche	22.590,9	31.260,8	38,3
Lazio	88.964,2	128.696,5	44,6
Italia centrale	45.807,7	32.257,9	**34,3**
Italia	**885.070,3**	**1.209.427,7**	**36,6**

Fonte: ISTAT

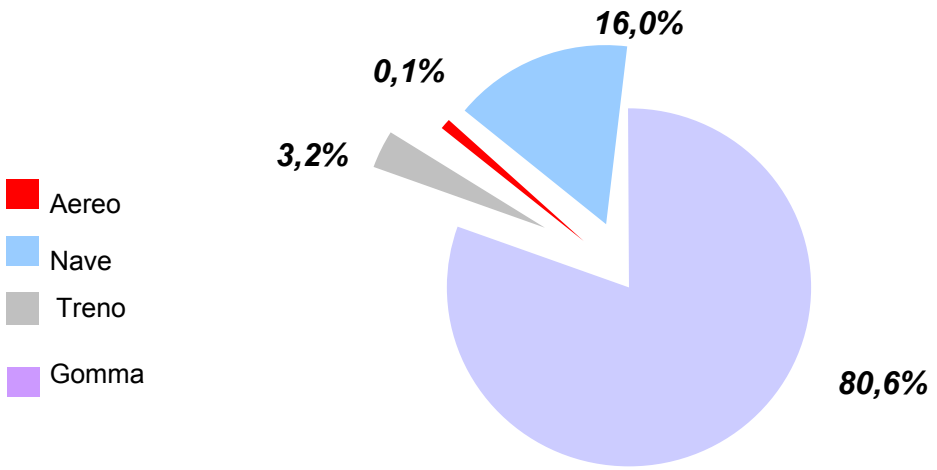
3. Le infrastrutture di trasporto e logistica di interesse regionale

Dal punto di vista infrastrutturale la regione presenta alcune criticità ed alcune peculiarità che fanno del sistema dei trasporti laziale uno dei più complessi della nazione. Primo fra tutti va citato il ruolo centrale di Roma, che rappresenta il punto gravitazionale del trasporto regionale e attrae a sé ogni giorno un traffico molto elevato in termini automobilistici, ferroviari e aeroportuali. Particolarmente preoccupanti sono gli elevati tassi di motorizzazione stradali e quindi l'affollamento delle strade ed è evidente che queste risultano essere insufficienti rispetto ad un parco veicolare in continua crescita.

A questo, si aggiunge una disponibilità di infrastrutture ferroviarie insufficiente rispetto al livello urbano di Roma, il che ha delle incidenze anche sul trasporto pubblico. Infatti, nelle città dove è maggiormente sviluppata e sfruttata la rete ferroviaria, la quota di trasporto pubblico sul totale degli spostamenti motorizzati è più elevata.

Nel Lazio vengono trasportate circa 102 milioni di tonnellate di merci all'anno. Anche in questo caso, come si evince dal grafico sottostante, la modalità di trasporto prevalente è quella su gomma, che copre l'80,6% del totale, a fronte di un trasporto su ferro che copre solo il 3,2%.

Grafico 2: Traffico merci per modalità di trasporto nel Lazio
(valori in milioni di tonnellate)



Questo dato evidenzia uno dei grandi problemi riscontrati sia a livello regionale che su tutto il territorio nazionale e che incide negativamente sull'appesantimento del traffico stradale, sull'incremento di incidenti e sui rischi alla salute per i cittadini. Infatti, se si approntassero politiche idonee a favorire la crescita della quota del trasporto su ferro, questi problemi potrebbero essere se non completamente, almeno parzialmente risolti apportando benefici a tutto il settore trasportistico e non solo.

Le principali direttrici di traffico via strada sono due: l'Autostrada del Sole e il Grande Raccordo Anulare, che si sviluppa tutto intorno alla città e smista il traffico in direzione di Roma

Altre autostrade che attraversano la regione sono: la Roma-Civitavecchia (che nei piani originari doveva collegare Roma a Genova), la Roma-Fiumicino e la Roma-L'Aquila, molto utilizzate dai lavoratori pendolari per i loro spostamenti verso e da Roma.

Altre direttrici importanti per il traffico laziale sono la via Aurelia verso la Toscana, la via Cassia per il traffico in direzione del viterbese, la via Salaria per quello in direzione del Reatino, la via Appia come direttrice verso i Castelli Romani e la via Pontina in direzione Latina.

Essendo posta al centro della penisola, Roma è anche il principale nodo ferroviario dell'Italia centrale. Le direttrici di traffico sono 4 e ricalcano - almeno nella parte iniziale del percorso - il tracciato delle principali consolari: quella tirrenica (Roma-Genova, lungo la via Aurelia), quella verso nord (Roma-Firenze-Bologna, lungo la via Salaria), quella adriatica (Roma-Pescara, lungo la via Tiburtina) e quella meridionale (Roma-Napoli, lungo la via Appia).

Importante anche perché legato al traffico aereo, è il collegamento tra Roma e l'Aeroporto di Fiumicino, realizzato tramite la linea ferroviaria appositamente progettata e costruita.

Tutto il trasporto aereo regionale civile, gravita sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino a ridosso della Capitale.

Negli ultimi mesi del 2007 la Regione Lazio ha anche individuato la localizzazione del terzo aeroporto regionale a Viterbo

Nella regione è presente uno dei maggiori porti per il trasporto passeggeri d'Italia: il porto di Civitavecchia, in provincia di Roma, rappresenta il principale porto d'imbarco regionale per la Sardegna. Il porto si è arricchito negli ultimi anni di nuove rotte per Palermo, Barcellona, Tolone e Tunisi, rafforzando il suo ruolo nel cabotaggio e nelle Autostrada del Mare.

La Sardegna è raggiungibile anche dal porto di Fiumicino, da luglio a settembre, mentre per raggiungere le isole pontine da porti laziali, ci si imbarca da Anzio o da Formia.

In questo capitolo verrà fatta la descrizione delle principali caratteristiche delle infrastrutture laziali, sia sotto l'aspetto dell'offerta che della domanda. Alcuni temi di interesse sono stati oggetto dei focus di approfondimento discussi in seno alle riunioni periodiche del Comitato Tecnico dell'Osservatorio Lazio e di questi si parlerà in maniera più dettagliata nel capitolo successivo.

3.1 La dotazione infrastrutturale e la competitività del territorio

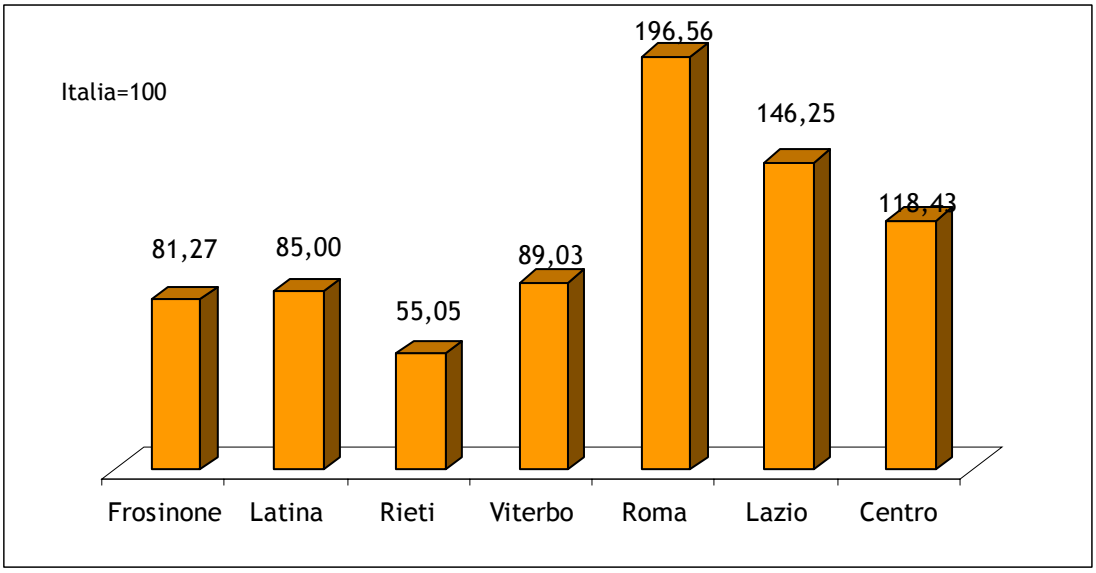
Nel 2004, l'indice di dotazione infrastrutturale generale della regione, è di 146,2 e fa posizionare il Lazio al 2° posto in Italia. Come si evince dal grafico posto a fine paragrafo, la regione presenta un valore superiore rispetto al centro Italia che registra un indice pari a 111,65. Tuttavia, ciò che va rilevato è l'esistenza di un gap tra la dotazione di infrastrutture economiche e quelle sociali: le prime, infatti,

fanno registrare un valore di 129,9, collocando la regione al 3° posto nella graduatoria regionale nazionale; le seconde, invece, segnano addirittura un 186,1, valore che le conferisce il primato in Italia. La regione presenta dunque margini di miglioramento sotto il profilo delle infrastrutture economiche: infatti, accanto alle ottime performances fatte registrare dagli aeroporti, si inseriscono situazioni meno confortanti come le strade ed i porti, per i quali si evidenziano valori che proiettano la regione al 12-esimo posto nel Paese.

I dati disaggregati per provincia, a conferma di quanto detto nelle pagine precedenti, mostrano la condizione decisamente più favorevole di Roma che riporta l'indice di dotazione più elevato sia rispetto al contesto regionale che della ripartizione Centro.

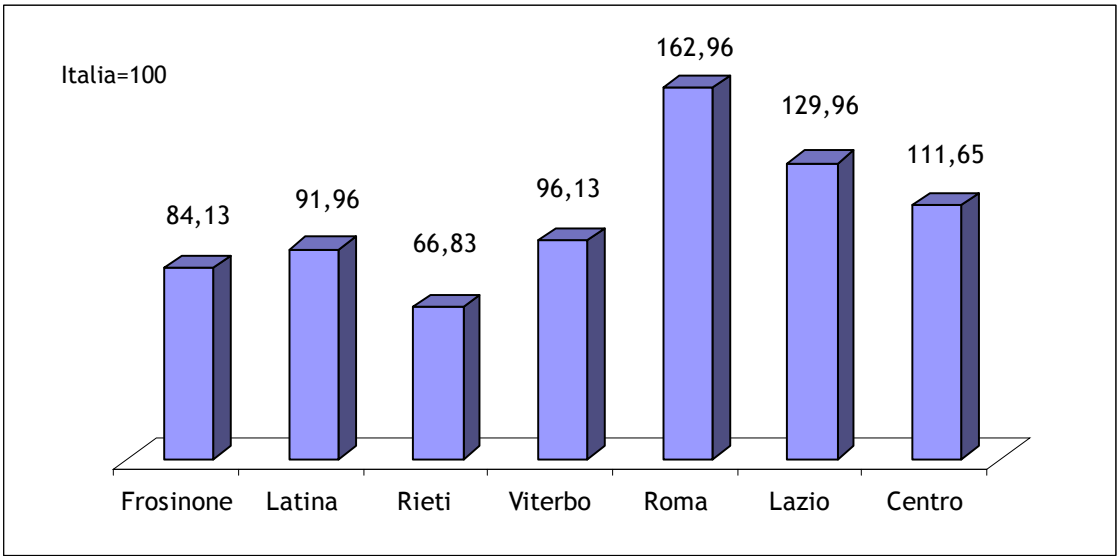
Sul versante opposto troviamo la provincia di Rieti che ha gli indici più bassi in tutte le categorie considerate.

Grafico 3: Indice di dotazione generale delle infrastrutture, anno 2004



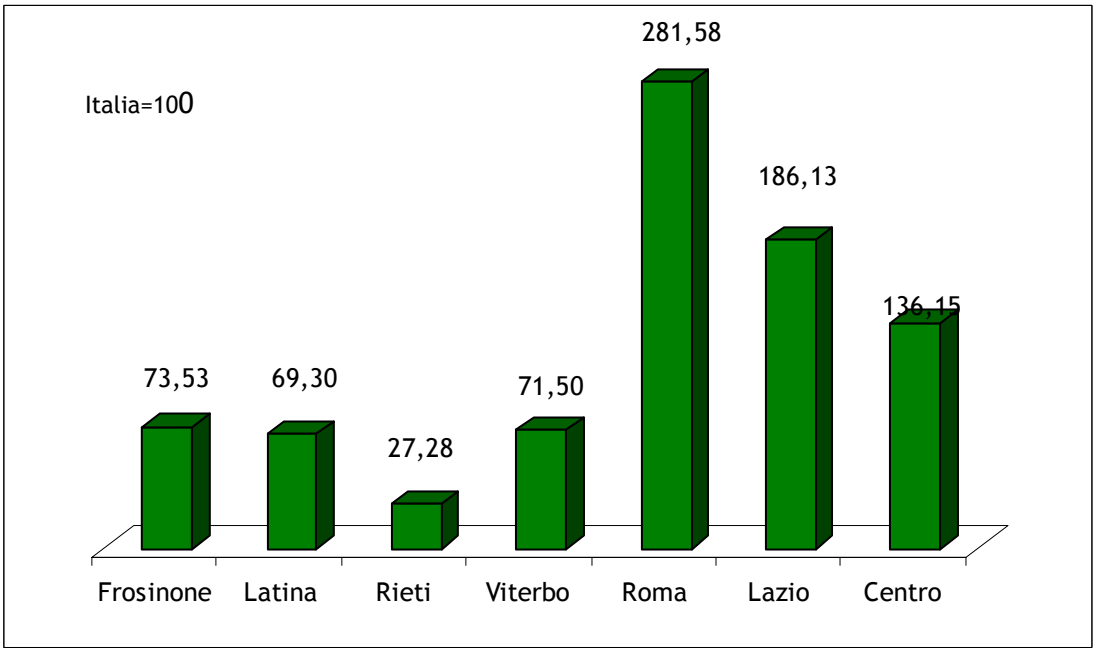
Fonte: Elaborazione su dati Istituto Tagliacarne

Grafico 4: Indice di dotazione delle infrastrutture economiche anno 2004



Fonte: Elaborazione su dati Istituto Tagliacarne

Grafico 5: Indice generale delle infrastrutture sociali, anno 2004



Fonte: Elaborazione su dati Istituto Tagliacarne

Relativamente alle singole infrastrutture di trasporto nella tabella 13 si trovano gli indici riferiti a tutte le province.

La provincia che ha l'*indice di dotazione della rete stradale* più elevato è **Frosinone** (196,87) seguita da Rieti (133). La provincia di Roma è solo terza e questo evidenzia come siano ancora necessari interventi volti a potenziare la rete viaria della capitale, il cui indice, pari a 80,30, risulta inferiore sia al dato regionale che a quello relativo a tutta la ripartizione centrale.

Se guardiamo poi l'*Indice di dotazione infrastrutturale* per la rete ferroviaria, **Viterbo** è la provincia che ha totalizzato l'indice più elevato a livello regionale (205,36), più del doppio del dato nazionale (100), seguita da Roma il cui indice è 132,52. In posizione intermedia si collocano le province di Frosinone (60,58) e Latina (93,94) mentre non particolarmente sviluppata in questo senso appare la provincia di Rieti che registra un indice pari a 39,54. Nel complesso, l'indice di dotazione infrastrutturale per la rete ferroviaria del Lazio si mantiene superiore al valore medio nazionale ed è pari a 120,19.

Per quanto riguarda *i porti* l'indice di dotazione disaggregato a livello provinciale rileva che le province maggiormente dotate sotto il profilo infrastrutturale sono **Latina** (127,68) e **Viterbo** (88,46). La prima ha sul suo territorio i porti di Formia e Gaeta che assicurano i collegamenti con le isole pontine e sono meta di molti diportisti; Viterbo, invece, ricade nel bacino di utenza del porto di Civitavecchia. Roma si trova solo al terzo posto con un indice pari a 42,44, dato particolarmente basso se paragonato a quello dell'Italia Centrale (79,61). Le altre due province Frosinone e Rieti presentano degli indici di dotazione infrastrutturale per i porti ancor più bassi (rispettivamente 28,12 e 28,44), dal momento che sono piuttosto lontani dall'area di influenza del maggiore porto regionale.

Circa gli *aeroporti* il Lazio ha indici particolarmente elevati; il valore registrato a livello regionale (254,44) è quasi il doppio di quello medio del Centro (148,93). Particolarmente dotata è Roma che vanta un indice pari a 339,77, collocandosi prima in assoluto tra le province italiane. Molto vicini tra loro sono gli indicatori di Latina (160,39) e Rieti (151,79).

I fabbisogni infrastrutturali delle province laziali sono state il tema del secondo focus di approfondimento presentato nell'ambito delle riunioni periodiche dell'osservatorio Lazio (Cap. 4)

Tabella 13: Indici di dotazione infrastrutturale della Regione Lazio, anno 2004

Competitività del territorio	VITERBO	FROSINONE	LATINA	RIETI	ROMA	Lazio	Centro
Indice di dotazione della rete stradale	75,04	196,87	37,93	133,00	80,30	94,06	97,34
Indice di dotazione della rete ferroviaria	205,36	60,58	93,94	39,54	132,52	120,19	133,39
Indice di dotazione dei porti (e bacini di utenza)	88,46	28,12	127,68	28,44	42,44	54,17	79,61
Indice di dotazione degli aeroporti (e bacini di utenza)	132,67	126,56	160,39	151,79	339,77	254,44	148,93
Indice generale infrastrutture economiche	96,13	84,13	91,96	66,83	162,96	129,95	111,65
Indice generale infrastrutture (economiche e sociali)	89,03	81,27	85,00	55,05	196,56	146,25	118,43

Fonte:Elaborazioni su dati Istituto Tagliacarne

3.2 L'offerta stradale

Il sistema viario regionale registra una prevalenza di strade provinciali. Secondo l'Istat, infatti, nel 2004 nel Lazio si contano oltre 6.000 km di strade provinciali a fronte di poco più di 2.000 km strade regionali, 500 km di strade statali e 470 km di autostrade. Il complesso stradale può essere suddiviso in Rete Primaria Nazionale, Direttrici Primarie di Interesse Regionale e Altre Direttrici di Interesse Regionale.

Come si evince dalla tabella 14, se si considera l'estensione della rete stradale, il Lazio, con i suoi 9.900km è superato sia dalla Toscana (11.301km) che dalla Campania 10.170 km). Confrontando i dati relativi alle strade statali è possibile notare quanto il gap sia forte: il Lazio, infatti, registra una estensione pari 506 chilometri contro i 1227 km (più del doppio) della Campania ed i 900 Km della Toscana. In più, rispetto a tutte le altre regioni centrali.

Tabella 14: Estensione della rete stradale, anno 2004

Regioni	Strade di interesse nazionale		Regionali	Provinciali	Raccordi	Totale
	Autostrade	Statali				
Toscana	424	900	2.632	7.270	75	11.301
Umbria	59	425	1.100	2.729	39	4.352
Marche	168	443	844	5.312	26	6.793
Lazio	470	506	2.028	6.896	-	9.900
Campania	442	1.227	1.552	6.906	43	10.170
Centro	**1.121**	**2.274**	**6.604**	**22.207**	**140**	**32.346**
ITALIA	**6.529**	**21.977**	**23.901**	**119.644**	**419**	**172.470**

Fonte: Elaborazione su dati Conto Nazionale dei Trasporti

Limitatamente alle province della regione sono stati calcolati alcuni indicatori di sintesi costruiti come rapporti tra l'estensione stradale e la popolazione (IISP), la superficie (IISS) e il parco veicoli circolanti (IIVC). (tabella 15)

Analizzando i dati disaggregati per tipologia (autostrada e complesso delle strade), notiamo che Roma, nonostante la sua importanza per la regione, presenta indici piuttosto bassi rispetto alle altre province se si prendono in considerazione la disponibilità di autostrade rispetto alla popolazione (0,082) e ai veicolo circolanti (0,09).

Frosinone è la provincia con il miglior valore di densità di strade rispetto alla superficie territoriale (38,978), Rieti invece è prima per quello che riguarda la disponibilità di strade rispetto alla popolazione (52,087) e ai veicoli circolanti (62,486).

Tabella 15: Indicatori di sintesi della rete stradale, per tipologia di strada, anno 2007

Regioni	IISP Autostrade	IISP Strade	IISS autostrade	IISS Strade	IIVC Autostrade	IIVC Strade
Roma	0,082	4,317	0,614	32,195	0,09	4,930
Frosinone	0,171	25,723	0,260	38,978	0,212	31,768
Latina	-	10,311	-	24,223	-	12,676
Rieti	0,211	52,087	0,119	29,357	0,253	62,486
Viterbo	0,074	26,691	0,063	22,580	0,087	31,076
ITALIA	**0,109**	**13,961**	**0,215**	**27,395**	**0,087**	**17,818**

Fonte: Elaborazione su dati Istat

IISP: Indice infrastrutturale stradale (Autostrada, Strade statali, Strade provinciali e regionali) sulla popolazione (= km/10.000 ab)

IISS: Indice infrastrutturale stradale (Autostrada, Strade statali, Strade provinciali e regionali) sulla superficie (= km/100 kmq)

IIVC: Indice infrastrutturale stradale (Autostrada, Strade statali, Strade provinciali e regionali) per veicoli circolanti (= km/10.000 veicoli)

3.2.1 Gli interventi di adeguamento immediato della rete stradale

Ad oggi l'unica infrastruttura stradale che svolge una "funzione di rete" è il Grande Raccordo Anulare (GRA) che riceve e smista sia il traffico orbitale fra periferie e periferie, sia il traffico radiale convogliato dalle consolari. La lunghezza è di 68,2 chilometri, tuttavia questa misura è destinata ad una revisione in virtù dei lavori di ampliamento, in parte ancora in corso, che hanno previsto delle varianti di tracciato. Infatti gli incrementi del traffico hanno fatto si che la struttura divenisse uno dei principali colli di bottiglia per la viabilità intorno a Roma.

Le opere stradali in corso di realizzazione sono state inserite nel documento programmatico delle infrastrutture prioritarie elaborato dal Ministero delle infrastrutture (tabella 16):

Tabella 16: Interventi prioritari

Infrastruttura	Obiettivo	Costo (M€)	Assegnato (M€
Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone	Realizzazione di un tratto autostradale	2081,10	359,56
A 24	Realizzazione della complanari alla A24 dalla barriera di Roma est a Casal Bertone	256,00	256,00
Trasversale nord Orte-Civitavecchia, tratto Viterbo-Civitavecchia	Completamento del tratto autostradale	360,00	100,00
SS n. 4 "Salaria" tra Passo Corese e Rieti	Realizzazione di una strada a quattro corsie	625,00	40,00
A12 realizzazione di una variante alla SS7 Appia comune di Formia	Realizzazione di una variante stradale alla SS7	439,158	18,456
SS156 dei Monti Lepini	Adeguamento del tratto stradale	291,28	60,00
SS Cassia fino a Viterbo	Completamento dell'adeguamento a 4 corsie del tratto stradale	295,02	0,00

Fonte: Ministero delle infrastrutture

Successivi aggiornamenti hanno individuato ulteriori interventi che sono stati inseriti nel Piano di Investimenti ANAS 2007-2011 e nel Contratto di Programma 2008 (tabella 17).

Tabella 17: Opere prioritarie inserite nel Piano di Investimenti ANAS 2007-2011

Infrastruttura	Obiettivo	Costo (M€)
SS 79 Direttrice Terni-Rieti	Direttrice terni - Rieti	11,730
SS 675 Umbro - Laziale	Interventi di collegamento tra infrastrutture con realizzazione di rampe e svincoli	68,744
SS 7 Appia	Eliminazione delle strettoia in curva e cavalcavia ferroviario	9,119
SS 4 Salaria	Potenziamento e miglioramento funzionale degli svincoli di Rieti	24,011
Grande Raccordo Anulare di Roma	Lavori di adeguamento e potenziamento funzionale	127,021

Fonte: Ministero delle infrastrutture/ANAS

Inoltre, all'interno del Piano Regionale dei Trasporti del Lazio, emerge anche la volontà di creare una nuova arteria che si reputa essenziale per le funzionalità dell'area metropolitana: si tratta del collegamento Fiano-Ladispoli.

Questa tratta stradale, infatti, oltre a consentire una delimitazione funzionale a nord-ovest dell'area metropolitana, permette anche di collegare direttamente il Reatino con la costa tirrenica, l'aeroporto di Fiumicino, il porto di Civitavecchia.

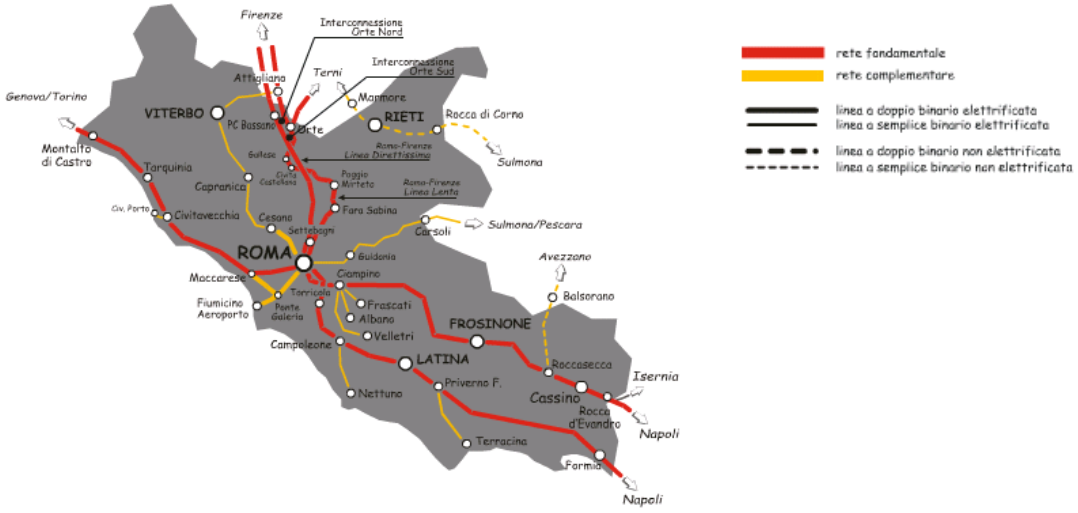
In tal modo, si realizzerebbe una linea diretta di attraversamento del traffico nord-ovest sud-est, alleggerendo il GRA e attivando l'unica connessione tra l'autostrada A12 Roma-Civitavecchia, la statale 1 Aurelia, la statale 493 Claudia Braccianese, la statale 2 Cassia, la statale 3 Flaminia, la statale 4 Salaria e l'autostrada del Sole A1 e la statale 4 Salaria.

La rete stradale è stata oggetto di approfondimento nei focus tematici dell'Osservatorio.

3.3 L'offerta ferroviaria

La rete ferroviaria regionale è costituita da 8 "linee Ferrovie Regionali", gestite da Trenitalia S.p.A. e da altre linee regionali.

Così come per il trasporto su strada, trasporto ferroviario si scontra con diversi problemi dovuti da un lato ad un ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle dimensioni della domanda, dall'altro all'uso promiscuo tra passeggeri e merci delle reti. Inoltre, risente dello squilibrio creato dalla capacità di attrazione di Roma sia del traffico pendolare sia del traffico su lunga distanza.



Il Lazio detiene il primato su tutte le altre regioni centrali (e anche sulla Campania) in termini di linee elettrificate (90%),sia a binario semplice che a doppio binario. In valore assoluto la linea elettrificata laziale conta circa 1.105 chilometri – di cui 848 a doppio binario (circa il 43% del totale dell'Italia centrale). Per quanto attiene alle linee non elettrificate, la regione che ne conta di più è la Toscana che conta ben 490 chilometri di linea a binario semplice contro i 111 chilometri di linea laziale. La regione non presenta linee a binario doppio non elettrificate. (tabella 18 e 19).

Tabella 18: Rete ferroviaria in esercizio per trazione, tipologia di binario e regione, anno 2005, valori in Km

Regioni	Linee elettrificate		Linee non elettrificate		Totale
	Binario doppio	Binario semplice	Binario doppio	Binario semplice	
Toscana	732	196	18	490	1.435
Umbria	181	172	-	15	368
Marche	191	49	-	146	385
Lazio	**848**	**257**	**-**	**111**	**1.217**
Campania	588	236	-	242	1.067
Linee all'estero esercitate da Fs	11	3	-	44	58
Centro	1.951	675	18	762	3.406
Italia	**6.740**	**4.624**	**34**	**4.828**	**16.225**

Fonte:Elaborazione su dati Istat

Tabella 19: Ripartizione della rete elettrificata e non sul totale

Regioni	% elettrificate	% non elettrificate
Toscana	64,6	35,4
Umbria	96	4
Marche	62,1	37,9
Campania	77,2	22,8
Lazio	90	10
Centro	77	23
Italia	70	30

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Altrettanto significativi sono i dati relativi alla densità (km/10.000 ab.) ed alla disponibilità della rete (km/kmq). Nel primo caso, infatti, il Lazio registra un valore al di sotto sia della media dell'Italia centrale che del dato nazionale (2,21 contro rispettivamente il 3 ed il 2,76). Nel secondo caso, invece, i chilometri di linea rispetto all'estensione territoriale evidenziano valori positivi e superiori rispetto a tutte le altre regioni del centro ed inferiori solo alla Campania che da diversi anni ha dato il via a progetti di potenziamento della rete ferroviaria. Ciò significa che i margini di miglioramento in questo campo sono possibili e che probabilmente è necessario puntare anche sul potenziamento della frequenza delle corse, così da soddisfare il maggior numero di utenti (Tabella 20).

Tabella 20: Indici sintetici di densità e disponibilità della rete, anno 2005

Regioni	km x 10000 ab	km x 100 kmq
Toscana	3,96	6,24
Umbria	4,24	4,35
Marche	2,51	3,97
Campania	1,84	7,84
Lazio	2,21	7,07
Centro	3,00	4,73
Italia	2,76	5,38

Fonte: Elaborazione su dati Istat

3.3.1 Le principali linee ferroviarie

L'infrastruttura ferroviaria del Lazio comprende le linee gestite da Trenitalia RFI e alcuni tratti di competenza di Metro s.p.a.

Le principali linee ferroviarie gestite da RFI sono:

- **Linea Roma - Napoli via Formia**, è stata inaugurata successivamente alla Roma – Napoli via Cassino e poiché determinava una notevole riduzione dei tempi di percorrenza venne denominata "Direttissima". La lunghezza complessiva è di 214 km da Roma Termini fino a Napoli Centrale. Tra le fermate principali ci sono Latina., Formia e Aversa.
- La **linea Roma – Frosinone – Cassino – Napoli** fu la prima linea ferroviaria ad essere inaugurata delle tre esistenti di collegamento tra i due capoluoghi di regione. Oggi la linea è usata soprattutto per il movimento del traffico regionale, per alcuni collegamenti con la sponda adriatica e per alcuni treni di notte. La lunghezza è 250 km
- **Linea Napoli – Roma Alta Velocità/ Alta Capacità** ha una lunghezza di 204,6 km e attraversa il territorio di 61 comuni. Il suo tracciato si snoda seguendo quasi lo stesso percorso della Roma – Napoli, via Cassino. Il tratto di 1965 km tra Roma e Gricignano di Aversa è stato inaugurati il 19 dicembre 2005, ma al completamento della linea manca il tratto da Gricignano d'Aversa a Napoli e quelli di penetrazione nel nodo di Napoli. Il completamento è previsto per fine 2008. la linea fa parte del Corridoio I T-TEN Berlino – Palermo previsto dall'UE.
- La **linea ferroviaria Roma – Sulmona – Pescara**, attraverso l'Abruzzo, collega Tivoli, Tagliacozzo, Sulmona Pescara con la Capitale. Aperta nel 1888, la tratta Roma – Sulmona fu sede, nel 1927, dell'attivazione sperimentale della trazione trifase a 1000 volt en frequenza industriale di 45 Hz. La lunghezza complessiva è di 240 km. Si tratta di una delle linee più acclivi e più suggestive della rete nazionale. La presenza della ferrovia ha permesso lo sviluppo lungo il percorso di molti centri (Bagni di Tivoli, Chieti scalo) e della città di Guidonia. Si tratta di una line a forte traffico pendolare, soprattutto tra Roma e Avezzano, penalizzato dagli eccessivi tempi di percorrenza e dalla presenza di binario unico che spesso causa forti ritardi. Tra Roma e Tivoli la linea è denominata Fr2, con la presenza di numerosi treni che servono l'area metropolitana ad est della capitale.
- La **ferrovia Firenze – Roma** è una tra le principali linee ferroviarie, soprattutto prima della costruzione della Direttissima. Il tracciato tradizionale collega le stazioni di Santa Maria Novella e Roma Termini in 316 km. Oggi è utilizzata soprattutto per i collegamenti regionali o da alcuni IC in servizio tra Roma e Firenze e dalla maggioranza dei treni merci. Alcune categorie di merci vengono fatte passare sulla linea tradizionale per snellire il traffico della Direttissima e per servire le stazioni minori. Le due linee si intersecano a Valdarno ed Orte.
- La ferrovia **Direttissima Roma – Firenze** è stata la prima linea ferroviaria alta velocità realizzata in Europa, essendo stata inaugurata, per oltre metà percorso, nel 1977. Completata nel 1992 con una percorrenza di 1 ora e 20 minuti, è ora oggetto di adeguamenti ai nuovi standard AV/AC. La linea ha un

tracciato pressoché rettilineo, caratterizzato dalla totale assenza di passaggi a livello e intersezioni, con un interbinario di 4 metri per neutralizzare gli effetti dinamici dei treni in fase di incrocio. La pendenza massima è di 8 per mille, il raggio minimo delle curve è fissato in 3000 metri consente una velocità di esercizio di 250 km/h. La linea è parte del Corridoio 1 Berlino - Palermo

- La linea **Pisa – Livorno – Roma** corre lungo la costa tirrenica tra la Toscana ed il Lazio, interessando le province di Pisa, Livorno, Grosseto, Viterbo e Roma. La linea è a doppio binario ed è una delle principali direttrici della rete ferroviaria italiana, che collega le regioni del nord ovest con quelle del sud. Il tracciato ha una lunghezza di 336 km.

Le *ex ferrovie concesse*, gestite da Met.Ro S.p.A., sono costituite da tre linee: Roma-Viterbo, Roma- Pantano, Roma- Lido di Ostia.

- La **linea ferroviaria Roma-Viterbo**, inizia a Roma da Piazza Flamminio e termina a Viterbo. Svolge un importante servizio di trasporto urbano. La linea è nota a Roma anche come "Roma Nord", dal nome della veccia concessione. Il tratto urbano è a doppio binario e l'alimentazione è tramite catenaria contrappesata. Il tratto cittadino è attrezzato con segnalamento luminoso e l'armamento è di tipo pesante, adatto a sostenere anche veicoli ferroviari più grandi di quelli usati per le linee metropolitane. Nel tempo è prevista la trasformazione in linee di tipo metropolitano. Nel tratto extra urbano la linea è a binario unico, la catenaria è di vecchia concezione così come la segnaletica, l'armamento è più leggero. Presso Fabrica di Roma si raccorda con la rete nazionale delle ferrovie dello Stato.
- La **linea Roma-Ostia Lido** è stata la prima ferrovia italiana ad essere costruita con caratteristiche di metropolitana. Parte del tracciato, interno al Raccordo Anulare, è comune con quello della linea B della metropolitana, anche se ha binari indipendenti. Entro il 2010 sono previsti lavori per la costruzione di due stazioni e interventi con cui si completerà all'immissione di nuovo materiale rotabile. Al termina dei lavori la Lido assumerà le caratteristiche di una vera e propria linea metropolitana e sarà, probabilmente, chiamata linea E.

3.3.2 La linea metropolitana di Roma

Di fondamentale importanza, per consentire gli spostamenti da un punto all'altro della città di Roma sono le due linee metropolitane: linea A (Anagnina-Battistini, che serve gli assi di traffico nordovest-sudest) e la B (Laurentina-Rebibbia, in direzione nordest-sud). Attualmente la lunghezza totale della rete metropolitana è di 38 km.

La metropolitana romana fa capo alla Met.Ro. Metropolitana di Roma S.p.A.

Il 29 marzo 2007 sono cominciati i lavori di costruzione della linea C che sarà lunga 25,5 chilometri, con un tracciato iniziale che andrà da piazzale Clodio-Mazzini fino a Pantano (le stazioni saranno 30). A regime, secondo le valutazioni dell'Assessorato Comunale alla Mobilita, avrà un flusso viaggiatori di circa 350 mila passeggeri al giorno, stimati pari a circa 200mila auto o a 100 mila auto e 100 mila motorini in meno.

Attualmente è in costruzione anche una diramazione della linea B (la linea B1) che, distaccandosi dalla linea principale a piazza Bologna, arriverà a piazzale Jonio, con un percorso di 5 km e 5 stazioni, servendo una delle zone più popolose della città (500.000 abitanti circa).

E' prevista anche la realizzazione di una futura linea D (22 stazioni sulla direttrice nord-sud, per complessivi 21,8 km).

Altre tratte in progettazione sono:

- il prolungamento della linea A da Battistini al quartiere oltre il Grande Raccordo Anulare di Casalotti e da Anagnina al nuovo quartiere della Romanina; il prolungamento della linea B da Rebibbia al nuovo quartiere di Casal Monastero;
- un'altra tratta, chiamata linea C1, dalla fermata Teano della linea C alla fermata Ponte Mammolo della Linea B.

2.3.3 Scenari futuri dell'offerta ferroviaria

Il presupposto da cui si è partiti per elaborare una serie di interventi sul sistema ferroviario è che le ferrovie laziali sono un patrimonio inestimabile, che oggi viene utilizzato poco e male. Pertanto, per rendere più efficace questo patrimonio sono necessarie due integrazioni. Esse sono:

- la chiusura dell'anello ferroviario;
- la costruzione di un semianello composto da 3 nuove tratte: Ladispoli-Fiano, Fiano-Valmontone, Valmontone-Cisterna, per un totale di circa 100 km. Peraltro la costruzione della tratta Fiano-Valmontone è anche indispensabile per sfruttare al meglio la ferrovia ad Alta Velocità a livello nazionale, come si dirà in seguito.

L'anello ferroviario sarebbe dedicato esclusivamente al trasporto passeggeri diventando così l'infrastruttura di base per passare dai "treni dei pendolari" alle "metropolitane regionali". Di contro, il semi-anello Ladispoli-Fiano-Valmontone-Cisterna è dedicato prevalentemente al trasporto merci assumendo il nome di "semi-anello merci" (Figura 1).

Altro intervento dovrebbe riguardare lo sdoppiamento in due linee del collegamento Civitavecchia-Roma: la prima linea servirà le stazioni da Civitavecchia a Ladispoli e di qui poi proseguirà direttamente verso Roma, mentre la seconda partirà da Ladispoli per poi servire tutte le stazioni fino a Roma. Analogamente la ferrovia Roma-Cassino dovrà dare origine alla linea Cassino-Colleferro-Roma ed alla linea Colleferro-Roma.

L'obiettivo è l'integrazione e la coordinazione di tutte le categorie di trasporto, viaggiatori e merci, nazionali, regionali e locali, in modo da offrire un servizio ottimale a tutti gli utilizzatori.

Figura 1: Elementi funzionali della rete ferroviaria

Fonte: Piano Regionale dei Trasporti

In attesa di completare l'anello passeggeri, si potrà giungere a 3 "metropolitane regionali":

- Fiumicino-Orte (già esistente)
- Civitavecchia-Ladispoli-Colleferro-Frosinone
- Bracciano-Albano-Velletri

Ma l'ottimizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti non basta: si sta definendo una nuova rete di trasporto pubblico su sede propria, molto innovativa. Esso deriva dall'ottimizzazione delle prestazioni di una metropolitana leggera di superficie, di un tram e di un jumbobus, denominata Metro-Bus. La nuova rete Metro-Bus deve coprire l'intera Area Metropolitana integrandosi funzionalmente con la rete ferroviaria. La sua realizzazione deve avvenire in due fasi, una per l'Area Centrale e l'altra per l'Area Vasta.

La rete per l'Area Centrale sarà costituita:

- da un quadrilatero esterno con i vertici a Ladispoli, Fiano Romano, Valmontone ed Anzio;
- da un anello centrale, che si svolge nei quartieri che stanno subito a ridosso del Centro Storico e la cui prima metà sarà rappresentata dalla linea Saxa Rubra-Cinecittà;
- da una serie di congiungenti fra il quadrilatero e l'anello.

Fra le congiungenti dal lato Ovest si segnalano la Fiumicino-Magliana, la Ostia-Eur e la Anzio-Aprilia-Ostiense. Sul lato Est, la Roma-Fiano si prolungherà fino a Rieti. Un ruolo prioritario verrà dato dalla "Metropolitana dei Castelli".

La seconda fase della nuova rete di trasporto pubblico servirà l'Area Vasta e sarà costituita dal poligono i cui vertici sono: Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni, Rieti, Avezzano, Sora, Frosinone, Cassino, Formia, Lido di Latina, Anzio.

La costruzione della nuova rete dedicata darà un contributo decisivo anche al trasporto merci. Infatti, il mezzo Metro Bus può anche essere trasformato in mezzo per il trasporto merci.

Questo insieme di nuovi interventi dovrà favorire il collegamento dei centri produttivi della regione con il sistema dei porti tirrenici (non solo Civitavecchia) e con gli altri nodi di interscambio (compresa una rete di aeroporti minori) per permettere un flusso di merci provenienti dal Mediterraneo e diretti verso il Nord-Est e verso l'Europa Centrale.

L'obiettivo è raggiungibile con una nuova visione integrata con la struttura ferroviaria ad Alta Capacità. L'asse portante deve diventare un collegamento che si può definire la "direttissima Napoli-Firenze". Tale asse si ottiene realizzando nel percorso attuale della ferrovia ad alta velocità, il bypass della Stazione Tiburtina, e cioè la nuova tratta Fiano-Valmontone. Con quest'intervento, la direttissima Napoli-Firenze potrà diventare l'asse portante del futuro trasporto merci a media e lunga distanza della Regione Lazio. A quest'asse, che drena direttamente l'area del frusinate, confluiranno i flussi provenienti da Sud, tramite la bretella Cisterna-Valmontone e quelli provenienti da Ovest, tramite la bretella Ladispoli-Fiano.

Queste due bretelle saranno realizzate in affiancamento ad infrastrutture stradali e quindi concorreranno a creare dei corridoi di mobilità.

Le soluzioni per il trasporto a corto raggio si concretizzano in due interventi: la costruzione di una nuova rete dedicata ed una "ristrutturazione intelligente" della rete stradale.

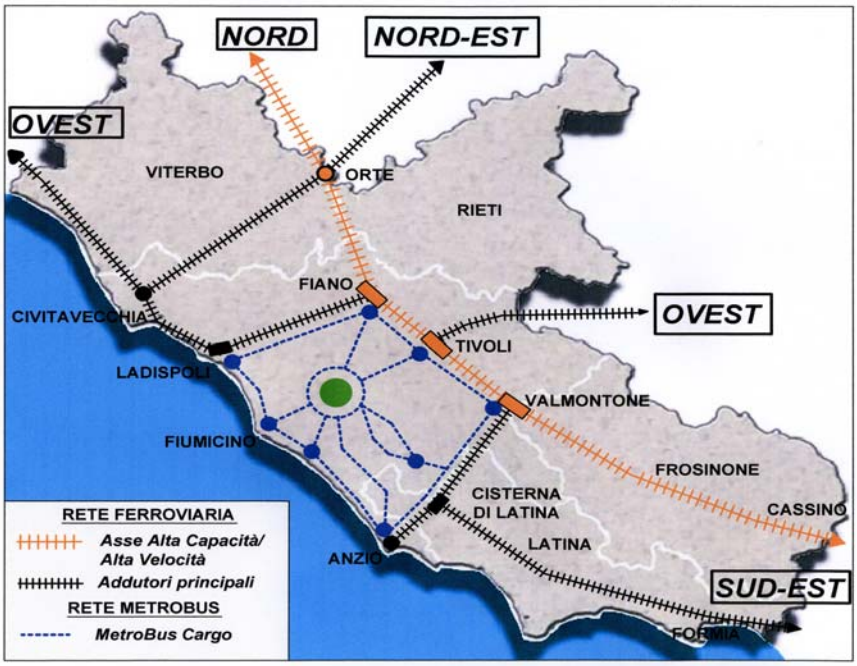
La nuova rete dedicata è quella già prevista per il Metro-Bus, che qui verrà utilizzata in versione cargo. In realtà, si ritiene di poter attivare un servizio innovativo "dual system" che metta insieme la guida automatizzata con la guida manuale. Infatti, il "MetroBus Cargo" viaggerà in modalità automatica lungo le tratte della rete dedicata; invece, per percorrere l'"ultimo miglio", dalla stazione al punto di carico/scarico, il mezzo sarà affidato alla guida manuale.

Il "dual system" potrà fornire un salto di qualità nell'efficienza e nell'efficacia.

La rete ferroviaria e la rete MetroBus avranno 5 principali centri intermodali:

- Cisterna di Latina, per le provenienze da Napoli, via Formia;
- Valmontone, per le provenienze da Napoli, via Cassino;
- Tivoli, per le provenienze dal medio adriatico, via Pescara-Avezzano;
- Fiano, per provenienze da Firenze e Ancona;
- Civitavecchia, per le provenienze da Genova e per le merci via mare;

Figura 2: Rete trasporto merci, integrazione MetroBus Cargo e ferrovia tradizionale



Fonte: Piano Regionale dei Trasporti

Nella tabella 21 sono riportati gli interventi infrastrutturali prioritari per la rete ferroviaria. Le opere sono state inserite nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, tra le opere in corso e tra le opere da realizzare.

Tabella 21: Interventi prioritari per i sistemi ferroviari

Infrastruttura	Obiettivo	Costo (M€)
FR2 Linea Roma – Sulmona (*)	L'intervento riguarda il raddoppio di una tratta di circa 10 km a Guidonia con la realizzazione di nuove fermateli progetto redatto da RFI è stato completamente finanziato	102,00
FR3 Linea Roma – Viterbo (**)	Il progetto prevede il raddoppio di circa 16 km tra Cesano e Bracciano con l'eliminazione di passaggio a livello e attrezzaggio tecnologico	250,00
FR8 Linea Roma – Nettuno (**)	Sono allo studio il potenziamento della tratta Campoleone – Nettuno a binario unico, l'implementazione tecnologica, il miglioramento della regolarità del servizio.	17,00
Nuova linea ferroviaria Passo Corese – Rieti (**)	La tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova si sviluppa per complessivi 22,750 km. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 105 del 29 marzo 2006	792,2
Metropolitana di Roma (*)	Realizzazione di nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano	20,00
Realizzazione Gronda Merci di Roma (**)	Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo collegamento nord sud per l'instradamento dei treni merci della linea dorsale Firenze – Roma e della Pisa – Roma verso la linea Roma – Formia – Napoli.	1392,00
Messa in sicurezza della Galleria Cassia - Monte Mario (*)	L'intervento è propedeutico al progetto Cintura Nord della Gronda Merci di Roma	40,00
Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio (*)	Il progetto rientra nel programma di infrastrutturazione del comprensorio si Roma - Tiburtina	305,00
Tratto urbano Linea Roma – Viterbo (*)	Il progetto prevede i seguenti interventi: raddoppio ed elettrificazione del tratto Roma S.Pietro – La Storta; raddoppio del tratto La Storta – Cesano ed elettrificazione fino a Viterbo	352,00

(*) progetto inserito tra le" opere in corso"

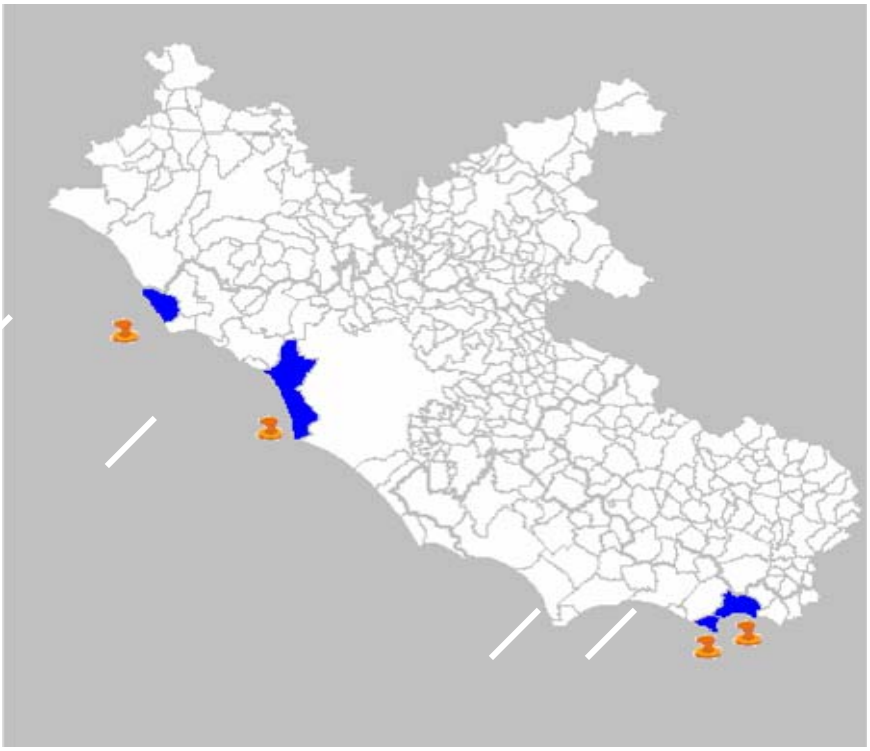
(**) progetto inserito tra le" altre opere da realizzare"

Fonte: Ministero delle Infrastrutture

3.4 L'offerta portuale

Il Lazio conta 4 porti principali, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta e Formia, e alcuni porti secondari. Nel 2003, grazie all'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta, si è costituito il network dei porti laziali, con l'obiettivo di favorire il trasporto marittimo e la crescita dei traffici attraverso l'ampliamento dell'offerta e la specializzazione di ciascun porto.

Figura 3: I porti del Lazio



Il principale porto commerciale del Lazio è il porto di **Civitavecchia** che sta attuando una serie di interventi per diventare un polo baricentrico del Mediterraneo per un ampio ventaglio di funzioni logistiche e della mobilità generale.

Civitavecchia è uno scalo essenzialmente cabotiero con la tipologia dei rotabili (bilici e tir guidati) predominante quale voce essenziale dell'economia del Porto. Nel 2006 l'attività portuale ha registrato variazioni positive in molti comparti soprattutto legati al segmento passeggeri con veicolo al seguito. In aumento anche la merce trasportata su mezzi pesanti (+ 15%). In calo invece sono le tonnellata trasportate sui vagoni (-12%).(tabella 22)

Tabella 22: Traffico merci e passeggeri nel porto di Civitavecchia, anni 2005-2006

Vettore marittimo	U.m.	2006			2005			Var.%
		Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	
Autopasseggeri	num	338.805	388611	727416	334343	309266	643609	13
Autovetture	num	5.056	74538	79594	5012	67274	72286	10
Merce su mezzi pesanti	Ton	1.509.018	2210974	3719992	1255897	1972585	3228482	15
Merce su vagoni	Ton	309793	231395	541188	369277	247470	616747	-12
Mezzi pesanti	num	83767	122833	206600	69699	109459	179158	15
Motopasseggeri	num	12953	14886	27839	14419	14848	29267	-5
Passeggeri	num	1141691	1189383	2331074	1072894	1096896	2169790	7
Vagoni	num	9308	9076	18384	10651	10710	21361	-14

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati Autorità Portuale

Particolarmente positivo è il suo comparto crocieristico, che nel 2006 evidenzia un incremento significativo. Il numero delle navi arrivate è passato da 711 nel 2005 a 755 nel 2006 con un incremento del 6%, mentre i croceristi hanno registrato un incremento del 29%, passando, nello stesso periodo da 983.171 a 1268.477. (tabella 23)

Tabella 23: Traffico crocieristico del porto di Civitavecchia, anni 2005 - 2006

Anno	Transito	Imbarchi	Sbarchi	Totale	Navi
2005	641.088	168.001	174.082	983.171	711
2006	752.301	241.082	275.094	1.268.477	755

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati Autorità Portuale

La crescita di Civitavecchia comprende anche le Autostrade del Mare, il traffico di rinfuse solide e liquide (prodotti petroliferi) e il traffico container. Le linee di Autostrade del Mare attivate collegano il porto con Barcellona, Tolone, Tripoli, Tunisi, Bastia, mentre i collegamenti cabotieri sono principalmente con la Sicilia e la Sardegna.

Per quanto riguarda le merci, nel porto è stato realizzato un complesso di aree di sosta per gli autoveicoli con un terminal per la sosta breve dopo lo sbarco di 80.000mq in area portuale e sono state acquisite aree di sosta contigue al porto per 40.000mq per il lungo termine.

I passeggeri trasportati nel segmento "cabotaggio nazionale" ed autostrade del mare sono circa 25.650 al giorno con incrementi fino a 32.650 passeggeri nel periodo estivo, escludendo i collegamenti con le isole minori.

Il Piano Operativo 2007 – 2013 prevede lo sviluppo delle aree a nord dello scalo con la realizzazione di infrastrutture che tengano conto della vocazione e dell'identità della zona a nord del porto e degli impegni assunti dall'Autorità Portuale in sede istituzionale e la razionalizzazione delle superfici e delle capacità disponibili all'attività portuale eliminando, ove possibile, la promiscuità tra le varie attività con particolare attenzione ad una compiuta divisione tra i vari traffici e tra le operazioni portuali dedicate alle merci e quelle dedicate ai passeggeri nazionali ed internazionali.

La Pianificazione contenuta nel PRG portuale comprende la realizzazione di una nuova darsena per le "Autostrade del Mare" . La ex Darsena Petroli costituita dalle banchine 18 – 20- 21 è stata rapidamente trasformata in un terminale per la ricezione di traffico Ro/Ro per naviglio veloce di terza generazione con lunghezza superiore ai 225 mt lineari. I nuovi dieci accosti, inoltre, saranno ubicati nella zona antistante i Terminals delle autovetture nuove favorendo economie di scala nelle operazioni di imbarco e sbarco. Agli inizi del mese di febbraio 2008 il CIPE ha approvato un ulteriore stanziamento di 71,5 milioni di euro per il finanziamento del progetto definitivo per la realizzazione della "darsena servizi" destinata alla flotta peschereccia, alle forze dell'ordine alla capitaneria di porto ed ai servizi tecnico-natici del porto.

Per quel che riguarda il porto di **Fiumicino** esso ha negli ultimi anni consolidato il suo ruolo commerciale e in una visione di complementarietà con Civitavecchia è stato destinato ad una funzione mista come scalo per navi da crociera, per navi traghetto e navi di tipo Ro-Ro in vista dell'auspicato sviluppo del cabotaggio. Inoltre, il porto di Fiumicino può contare, nel suo retroterra, su un'ampia dotazione di infrastrutture per la logistica.

Tabella 24: Movimentazione nel porto di Fiumicino

Traffico	2003	2004	2005
Passeggeri	145.391	167.086	170.245
Automobili	44.839	51.101	52.502
Merci (rinfuse liquide)	-	5.938.900	5.399.00

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati Autorità Portuale

Attualmente il porto romano è specializzato nel trasporto di rinfuse liquide ed in particolare dei prodotti petroliferi, data la vicinanza delle piattaforme che riforniscono le raffinerie dell'entroterra. Il porto assorbe attualmente circa il 59% del traffico petrolifero regionale.

Le principali direttici di collegamento sono da e per Roma attraverso:

- l'autostrada Roma-Aeroporto, via Portuense e via del Mare;
- nella zona nord il territorio è attraversato dalla SS Aurelia e dall'autostrada A12 Roma-Civitavecchia.

È servito dalle linee ferroviarie:

- Fiumicino-Ponte Galeria, con la stazione di Fiumicino Aeroporto
- linea Roma-Genova, con le stazioni di Maccarese e Palidoro.

Il porto di **Gaeta**, terzo scalo del network laziale, costituisce una struttura per il trasporto marittimo e la logistica delle merci nell'area del Lazio meridionale soprattutto per quanto riguarda le linee di cabotaggio. Il golfo di Gaeta è considerato uno degli approdi più sicuri del Mediterraneo per la sua particolare struttura morfologica caratterizzato da fondali per imbarcazioni ad alto pescaggio e per le favorevoli condizioni meteorologiche.

Il porto è dotato di 400 m di accosti e di 40.000mq di piazzali con circa 200 prese frigo a temperature controllata e una piattaforma intermodale con magazzino di 1.300 mq.

Le merci movimentate sono prevalentemente di natura siderurgica. Il pontile petroli, per l'ormeggio di navi petrolifere, è in concessione all'AGIP. Il molo Porto Salvo è destinato alla pesca. La restante costa è caratterizzata da cantieri navali

Per quanto riguarda i collegamenti il porto non ha un accesso diretto all'autostrada A1 o alla rete ferroviaria.

I progetti di sviluppo del territorio prevedono la realizzazione di una bretella di collegamento con il tratto autostradale Roma – Latina e interventi di adeguamento sulla Pontina.

Per quanto riguarda le ferrovie, la messa in esercizio del troncone Formia – Gaeta permetterà l'accesso alla rete nazionale.

Nella tabella 25 sono messe a confronto le movimentazioni di merci e passeggeri trasportati nel 2005 relativamente ai porti laziali e ai porti delle regioni centrali e della campania.

Partendo dalle merci, si nota che il porto di Civitavecchia (con circa 3.500 tonnellate) rappresenta il terzo polo dopo Livorno (che ne ha registrate più di 10 mila) e Napoli (con quasi 8.000 tonnellate). In termini relativi, il porto toscano ha movimentato più del 32 per cento del totale delle merci, quello partenopeo il 24 per cento, mentre Civitavecchia l'11%.

Per quanto riguarda la totalità dei passeggeri, a conferma di quanto detto precedentemente, emerge che nel Lazio i due scali principali sono Civitavecchia (con oltre 2 mila persone trasportate) e Formia -anche se questo si colloca nelle ultime posizioni della graduatoria con appena 241 mila passeggeri, derivati soprattutto dai collegamenti estivi con le isole.

Tabella 25: Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio - Anno 2005 (merci e passeggeri in migliaia)

PORTI	Merci (tonnellate)	Passeggeri
Civitavecchia	3.489	2.095
Fiumicino	1.962	-
Gaeta	1.491	-
Formia	-	241
Ancona	537	4
Falconara Marittima	1.175	-
Livorno	10.311	1.669
Napoli	7.824	6.076
Salerno	2.414	363

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT"

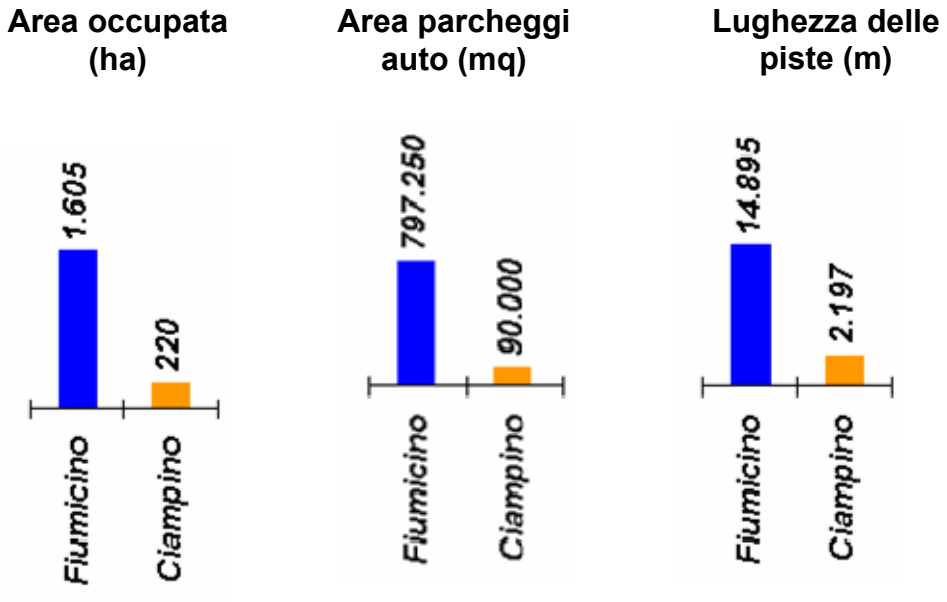
Nell'ambito dell'Osservatorio Lazio il tema della portualità è stato trattato in due focus: il primo dedicato al sistema portuale laziale, il secondo dedicato alle Autostrade del Mare (cap. 4).

3.5 L'offerta aeroportuale

Il Lazio conta 9 aeroporti, dei quali 4 situati nell'area romana. Nonostante la vocazione degli aeroporti laziali sia diversificata, per ora solo 2 aeroporti (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) hanno dimensioni di rilievo e qualifica di aeroporti internazionali. L'ampliamento dell'offerta aeroportuale prevede la realizzazione di un terzo scalo aeroportuale di rilevanza nazionale a Viterbo.

Tuttavia, dal punto di vista infrastrutturale, l'aeroporto di Ciampino risulta avere dimensioni alquanto limitate rispetto alle attuali esigenze della mobilità di passeggeri. I grafici sottostanti mostrano le differenze fra i due principali aeroporti laziali.

Grafico 6: Reti ed infrastrutture dei principali aeroporti del Lazio



Fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti

Complessivamente i due aeroporti principali nel 2006 hanno movimentato circa 35 milioni di passeggeri facendo sì che Roma risulti il primo bacino aeroportuale del paese.

Nella tabella 26 è riportata la graduatoria degli aeroporti dell'Italia centrale e della Campania in base al numero di passeggeri trasportati nel 2006. Fiumicino è il primo per numero di passeggeri trasportati, seguito dallo scalo di Napoli (con oltre 5 mila passeggeri) che si colloca così al secondo posto della classifica prima di Ciampino (4.933.487 passeggeri).

Gli altri aeroporti considerati sono piuttosto lontani: l Pisa, pur essendo quarta in graduatoria, conta appena 3 milioni di passeggeri trasportati, mentre l'ultimo scalo in graduatoria, quello di Siena, non raggiunge neanche i 1.700.

Tabella 26: Graduatoria degli aeroporti dell'area centro in base al numero di passeggeri trasportati, anno 2006

Aeroporti	Totale passeggeri	Ripartizione percentuale %	
		Nazionale	Internazionale
Roma Fiumicino	29.726.051	42,2	57,8
Napoli	5.056.643	54,6	45,4
Roma Ciampino	4.933.487	9,7	90,3
Pisa	3.002.621	19,3	80,7
Firenze	1.520.320	36,9	63,1
Ancona	473.701	41,6	58,4
Perugia	42.565	84,9	15,1
Marina di campo Isola d'Elba	12.804	15,5	84,5
Siena	1.686	60,9	39,1
Totale	**122.889.091**	**42,5**	**57,5**

Fonte:Enac- Annuario statistico, 2006

A proposito della qualità, è interessante notare che a fine del 2004 è stata realizzata un'indagine volta a valutare il grado di soddisfazione dei passeggeri dei principali aeroporti europei e lo scalo di Fiumicino ha totalizzato 4,85 nella scala di valutazione che va da 1 (pessimo) a 6 (eccellente).

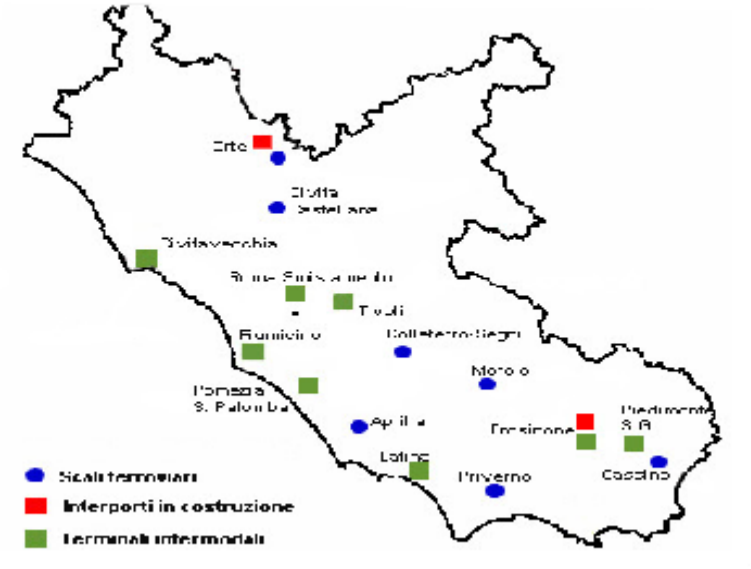
Il focus di approfondimento sul trasporto aereo della regione è stato dedicato alla realizzazione del terzo scalo (cap. 4)

3.6 L'offerta logistica

La regione rappresenta una piattaforma ideale per gli scambi commerciali a livello nazionale ed internazionale proprio per la sua peculiare ubicazione.

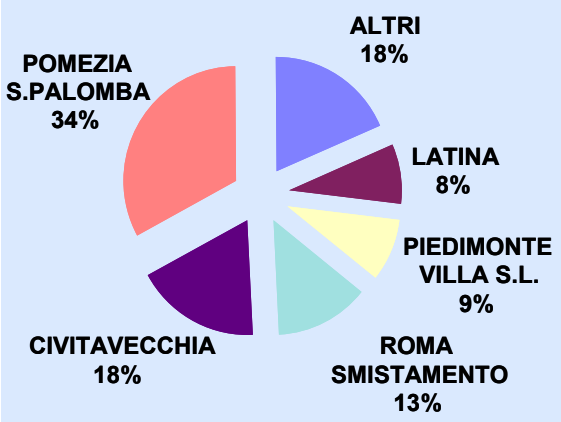
Grazie alle infrastrutture a servizio del trasporto merci via ferro presenti sul territorio viene garantita un'offerta di trasporto che è sia combinata che tradizionale.

I terminali intermodali ferroviari attualmente operativi nel Lazio su cui si sviluppa traffico combinato sono 10, di cui Orte e Frosinone ancora in fase di realizzazione.



I terminal con la maggiore movimentazione di merci sono Pomezia Santa Palomba e Roma Smistamento. Il loro alto grado di infrastrutturazione garantisce, rispettivamente, un traffico merci fino a 1.000.000 e 500.000 tonnellate annue.

Grafico 7:Distribuzione del Traffico merci su ferro per impianto (valori in milioni di tonnellate)



Oltre ai terminali intermodali, particolarmente importanti sono gli interporti, che hanno l'obiettivo di raggruppare in una unica entità alcune delle numerose realtà nel mondo del trasporto delle merci, quali il trasporto internazionale via camion, il trasporto ferroviario, le autorità doganali e la distribuzione nazionale delle merci. Si tratta di un tentativo di liberare in parte le città dall'assedio dei mezzi pesanti, consentendo che le merci vengano smistate in centri adatti, spostate da mezzi grandi a mezzi più piccoli e perciò maggiormente adatti alla consegna nei centri urbani, sia ai negozi che ai singoli utilizzatori finali.

I principali terminal laziali sono:

Interporto di Civitavecchia: si trova a circa 2 km dal porto di Civitavecchia e dista da 1,5 km dallo svincolo autostradale della A12 e a 65 km dall'aeroporto di Fiumicino ed è stato inaugurato nel 2006.

L'interporto di Civitavecchia si colloca in una posizione determinante per quanto concerne i traffici transeuropei marittimi, terrestri ed aerei, essendo in diretto contatto con:

- il porto di Civitavecchia, al quale sarà collegato dalla bretella porto-interporto;
- la rete stradale nazionale ed europea, connettendosi, tramite la Trasversale Nord al corridoio Tirrenico e poi con il completamento della Civitavecchia-Orte con l'autostrada A1;
- la rete ferroviaria, grazie alla realizzazione di un raccordo con la linea internazionale tirrenica;
- l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino tramite l'autostrada A12. Tale legame è rafforzato dalla sottoscrizione di un Accordo tra l'ICPL e la Aeroporti di Roma, in particolare con la nuova Cargo City aeroportuale in fase di realizzazione.

La società di gestione è la "Interporto di Civitavecchia Piattaforma Logistica S.p.A..

Interporto di Fiumicino: Il progetto dell'Interporto di Fiumicino nasce dall'idea di un gruppo di trasportatori che operano da anni nell'area romana. Per la realizzazione dell'infrastruttura nel 1999 è stato costituito il Consorzio Interporto Roma-Fiumicino S.p.A. L'interporto è destinato ad essere un nodo intermodale per la connessione con le più importanti infrastrutture di collegamento con il Lazio. L'area in cui sorgerà l'interporto si trova in una posizione baricentrica tra le reti costiere di interessa nazionale ed internazionale, il sistema di collegamento con Roma e l'area romana. Si trova a 4 km dal terminal aereo Cargo City dell'Aeroporto di Fiumicino e a 16 km dal grande raccordo Anulare, ed avrà un accesso diretto all'autostrada Roma-Civitavecchia e uno alla linea ferroviaria Roma-Pisa. L'impegno finanziario previsto è di 500 milioni di euro e si prevede di completare i lavori nel giro di 5 anni.

Interporto di Frosinone: si trova a Frosinone a 84 k da Roma e a 74,5 km dall'Aeroporto di Ciampino. Per la costruzione dell'interporto è stata costituita la "Società interporto Frosinone – S.I.F. S.p.A" con un capitale misto pubblico – privato di 4.131.655,86 euro.

L'infrastruttura è strategicamente posizionata tra Frosinone e Ferentino, nelle vicinanze della linea ferroviaria Roma-Cassino-Napoli e dell'autostrada A1; è collegato direttamente all'aeroporto di Frosinone che si trova a 4,5 km di distanza. È in corso di realizzazione il collegamento con la viabilità industriale nel comune di Ferentino, con l'asse attrezzato, la strada Ferentino-Anagni, e la superstrada per Sora. L'interporto è destinato a fare da collegamento con i maggiori scali italiano tra cui quello di Marcianise, in provincia di Caserta. Il costo totale previsto per la realizzazione delle struttura e di 33 milioni di euro.

Interporto di Orte: sarà realizzato in un'ansa del Tevere nei pressi dell'Autostrada e della ferrovia Roma-Firenze, in corrispondenza dello snodo con il collegamento di interesse europeo della E45. Il Centro Merci di Orte avrà una funzione strategica come infrastruttura del cosiddetto "corridoio Pedemontano" al centro di una vasta area che comprende le province di Viterbo, Rieti e Terni.

Interporto di Tivoli: è previsto venga realizzato su aree private e andrà ad integrare alcuni piccoli terminali di proprietà di gruppi di autotrasportatori; il progetto attuale prevede un'estensione di circa 60 ha. Nel caso di Tivoli si parla di sistema logistico integrato dato che si prevede la realizzazione di aree di stoccaggio a medio termine per materiali voluminosi.

Cargo City di Fiumicino: completa l'offerta logistica dell'aeroporto di Fiumicino. La struttura è operativa dall'agosto 2004 ed è stata realizzata nella zona est dell'aeroporto con un accesso diretto dall'autostrada Roma – Fiumicino. Nella nuova configurazione la Cargo City dispone di:

- un Cargo terminal di di 25.000 mq;
- un magazzino di oltre 7.000 mq dotato di un Electronic Transport Vehicle (E.T.V.);
- un edificio dedicato agli spedizionieri con oltre 3.000 mq di magazzini e 1.500 mq di uffici.
- un piazzale di sosta aeromobili dedicato, con capacità fino a 3 B767/400 oppure 2 B747/400.

4. I focus di approfondimento

Nell'ambito dell'Osservatorio trasporti ed infrastrutture del Lazio sono stati realizzati alcuni focus di approfondimento su temi rilevanti per lo studio delle esigenze regionali. Partendo dalla presentazione delle caratteristiche principali del sistema infrastrutturale della regione e dalle tematiche che hanno avuto un grande richiamo presso l'opinione pubblica durante la prima annualità dell'Osservatorio, sono stati individuati alcuni argomenti che sono stati oggetto di analisi più approfondite, di presentazione ai tavoli di lavoro e quindi di confronto con i relativi territori.

Nello specifico, sono stati realizzati i seguenti focus, preceduti - nel secondo incontro del Comitato di gestione – da un inquadramento generale del sistema infrastrutturale del Lazio:

- La rete stradale ed autostradale della regione Lazio: criticità e prospettive di sviluppo;
- Distribuzione urbana delle merci a Roma: criticità e richieste;
- I fabbisogni infrastrutturali delle province laziali;
- Il terzo scalo aeroportuale regionale;
- I porti di riferimento per le province del Lazio;
- Il sistema portuale laziale: il ruolo delle autostrade del mare per una mobilità sostenibile

Nelle pagine seguenti descriviamo nel dettaglio gli argomenti trattari, mente in allegato a questo rapporto ci sono le presentazioni utilizzate per la discussione.

4.1 La rete stradale e autostradale della regione Lazio: criticità e prospettive di sviluppo (riunione del 24 aprile 2007)

La rete stradale del Lazio è interessata da una fitta rete autostradale che la collega alle principali direttrici nazionali e da una maglia di strade statali di interesse regionale che influenza anche la viabilità delle regioni limitrofe.

Osservando la composizione della rete stradale del Lazio emerge che il 69,7% è rappresentato da strade provinciali, il 20,5% da strade regionali, il 5,1% da strade statali e il 4,7% da autostrade.

Tutti gli indicatori analizzati mettono in evidenza il fatto che il Lazio presenta un rapporto estensione delle strade/abitanti tra i più bassi delle regioni del Centro, mentre al contrario il numero di km rapportati al territorio sono i più alti della ripartizione.

Tabella 27: Indicatori di sintesi del complesso della rete stradale, anno 2005

Regioni	Totale km strade x 10.000 abitanti	Totale km strade x 100 kmq	Totale km strade x 10.000 veicoli circolanti
Campania	17,49	74,52	24,92
Toscana	31,21	49,14	35,81
Umbria	50,14	51,46	59,60
Marche	44,43	70,04	52,30
Lazio	18,02	57,53	20,91
Centro	28,57	55,43	32,61
ITALIA	29,28	57,10	38,08

Fonte: Elaborazione su dati Istat

I valori del rapporto tra veicoli circolanti e superficie indicano un elevato livello di congestione delle strade; le situazioni peggiori si trovano per autostrade e strade statali, mentre sul fronte delle strade regionali e provinciali la regione sembra recuperare il gap che la separa dalle altre.

Principali conseguenze di questa situazione sono un eccessivo appesantimento del traffico stradale, sia delle merci che dei passeggeri, elevati livelli di incidentalità e rischi per la salute dei cittadini.

Per quanto riguarda il trasporto merci il maggior intercambio avviene con le regioni limitrofe e soprattutto con la Campania, tra le regioni centrali gli scambi sono particolarmente intensi con l'Umbria e poco sviluppati con le Marche.

Tabella 28: Trasporto merci su strada, Lazio regione di origine e destinazione, valori in tonnellate, anno 2005[5]

Lazio	Origine (tonn)	Destinazione (tonn)
Toscana	2.814.646	3.056.881
Umbria	3.315.962	2.982.092
Marche	855.650	634.075
Campania	4.472.808	3.839.523
Centro	6.986.258	6.673.048
Italia	**73.467.188**	**69.865.740**
Estero	830.857	739.420

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Sia in origine che in destinazione, nel Lazio i trasporti avvengono fondamentalmente per conto terzi, con punte del 70 per cento rispetto alla totalità dei trasporti.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri , sono rilevanti gli spostamenti quotidiani della popolazione a fini di lavoro o studio. Nei grandi comuni prevalgono gli spostamenti per motivi di lavoro rispetto a quelli per studio, inoltre i tempi di percorrenza allungano rispetto a centri di dimensioni minori. Nel caso del Lazio i residenti che giornalmente si spostano sono in numero superiore rispetto alle altre regioni e questo è dovuto soprattutto a Roma che nel solo territorio comunale conta oltre 2,5 milioni di abitanti. Infatti secondo i dati del censimento ISTAT 2001 sulla mobilità quotidiana Roma e provincia ogni giorno si muovono più di 1 milione e 800 mila persone, di cui oltre la metà si sposta nel comune di dimora abituale.

[5] I dati riportati in tabella risultano dall'indagine sul trasporto merci su strada dell'ISTAT per mezzi superiori alle 3,5 tonnellate.

Tabella 29: Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione disaggregati per provincia. Censimento 2001

Province	Luogo di destinazione		
	Stesso comune di dimora abituale	Fuori del comune	Totale
Viterbo	81.091	44.340	125.431
Rieti	38.964	25.917	64.881
Roma	1.511.143	318.696	1.829.839
Latina	155.938	71.583	227.521
Frosinone	125.461	89.499	214.960
Lazio	**1.912.597**	**550.035**	**2.462.632**

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Nei grandi comuni c'è un uso maggiore di metropolitane e mezzi pubblici rispetto al valore generale nazionale anche se l'auto rimane il mezzo più utilizzato.

Tra le criticità individuate per la rete stradale, va evidenziato senz'altro il dato che il Lazio è la 2° regione per numero di veicoli e di autovetture circolanti (dietro alla Lombardia che ha una popolazione quasi doppia), ma con il più elevato rapporto veicoli/popolazione e con una marcata interferenza del trasporto merci in quello delle persone. Più della metà dei veicoli circola nella città di Roma con indici che superano di gran lunga quelli degli altri capoluoghi. Crescita complessiva di veicoli del 30%, superiore alla media nazionale e doppia rispetto alla Lombardia. Crescita del 75% per gli autocarri e del 120% per le motrici

Il focus di approfondimento mette in evidenza anche gli interventi programmati per il potenziamento del sistema stradale.

4.2 La distribuzione urbana delle merci a Roma. Criticità e richieste (riunione del 29 maggio 2007)

La distribuzione urbana delle merci nella città di Roma si confronta ogni giorno con una serie di problematiche quali: le esigenze legate al turismo, la presenza di zone a traffico limitato, la scarsità aree attrezzate per il carico e lo scarico dei mezzi, la mancanza di un piano di riferimento concordato tra operatori e enti locali. Il progetto di costruzione di aree di raccolta merci fuori delle mura cittadine possono essere una valida soluzione per alleggerire il traffico e consentire una migliore programmazione delle consegne.

Roma ha una zona a traffico limitato che si estende per oltre 4 kmq, la maggiore in Europa. All'interno di questa area sono concentrati tutti i principali siti archeologici e turistici che richiamano ogni anno migliaia di turisti e i luoghi nei quali si svolge la gestione politica del paese.

La regolamentazione per l'accesso alle ZTL è disciplinata da un apposito regolamento del Comune che prevede il rilascio di permessi di accesso secondo tariffe che variano in funzione del tipo di permesso. Ogni autorizzazione è valida 12 mesi ed è associata ad una sola targa.

Le criticità che maggirmente creano problemi alla distribuzione urbana delle merci sono di natura sia organizzativa che infrastrutturale. Tra le prime ci sono sicuramente la mancanza di un piano merci che costuituisca un quadro di riferimento e che consenta di disciplinare i vincoli alla circolazione nel Centro storico e il dimensionamento dei permessi. Tra le seconde ci sono la mancanza di piazzole di sosta per i veicoli commerciali, la carenza di punti di raccolta e l'eccessiva congestione del traffico.

Gli operatori che attualmente si occupano della organizzazione della distribuzione delle merci nel centro di Roma manifestano alcune esigenze:

- Un tavolo di confronto con l'Amministrazione locale per la costruzione di un piano sulla distribuzione delle merci
- Un maggiore dotazione di infrastrutture delle ZTL, la costruzione di piazzole di sosta e di corsie preferenziali per i mezzi commerciali
- Adozione di soluzioni per portare i trasportatori fuori del tessuto urbano, sfruttando a questo proposito le potenzialità dei costruendi interporti di Tivoli e Fiumicino;

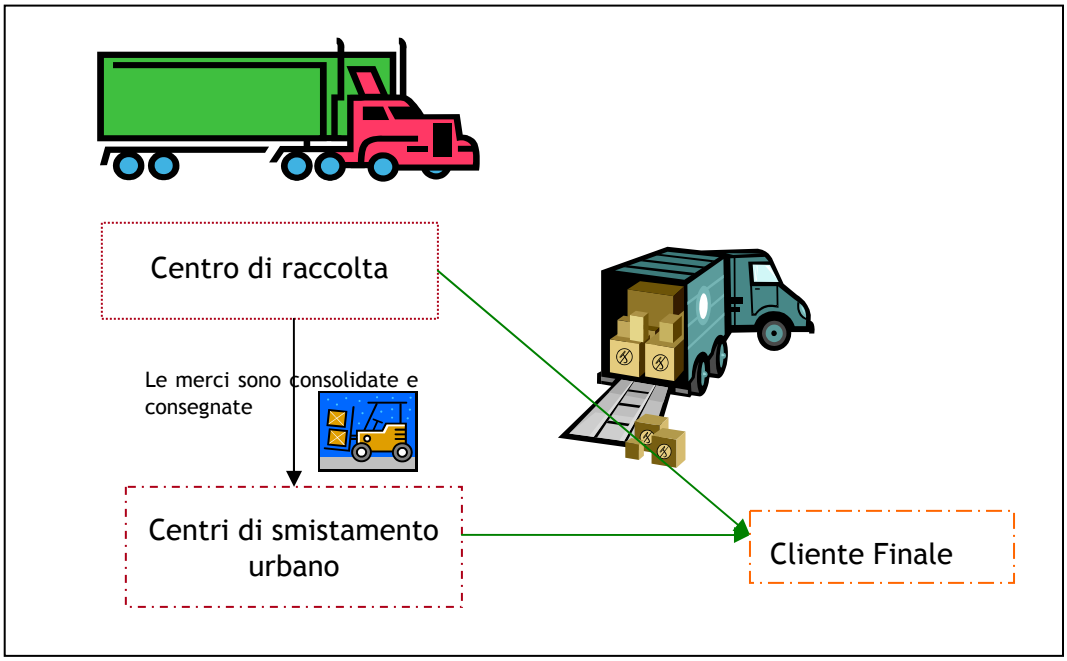
- Creazione di forme di associazionismo che tengano conto delle esigenze dei piccoli trasportatori piuttosto che dei grandi corrieri internazionali e nazionali che già seguono loro modelli consolidati.

Il focus di apporfondimento ha iluustrato le proposte che attualmente sono in discussione:

1) Creazione di una piattaforma multi-società per accorpare tante piattaforme lontane dal centro storico.
2) Sfruttamento delle potenzialità dell'interporto di Fiumicino.

Creazione di una piattaforma multi-società

Il progetto è stato promosso dal comune di Roma in collaborazione con le associazioni di trasportatori e prevede la creazione di un centro di raccolta nel quale dovranno essere convogliate tutte le merci destinate al centro di Roma. Da questa piattaforma le merci verranno consolidate e consegante ai centri di distribuione urbana, piattaforme di minori dimensioni localizzate in diversi punti della città e che coordineranno la distribuzione al cliente finale.



Criticità del sistema:

- Incertezza sui costi di movimentazione delle merci all'interno della piattaforma
- Riluttanza da parte dei trasportatori a cedere le merci a terzi per timore di perdere il contatto diretto con i propri clienti

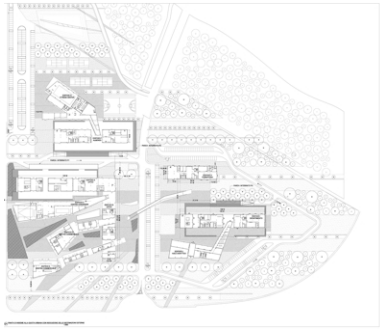
Vantaggi del sistema:

- Riduzione del numero di mezzi impiegati per la distribuzione delle merci

- Riduzione di esternalità come inquinamento ambientale ed acustico, congestione e traffico, in presenza di un'adeguata politica di interventi sulla rete stradale di interesse della piattaforma.

Utilizzo dell'interporto di Fiumicino

Per analizzare le potenzialità di una attrazione dell'interporto di Fiumicino e valutare l'importanza delle scelte modali nell'ambito del trasporto merci, il Consorzio Interporto di Roma Fiumicino ha svolto un'indagine diretta presso gli operatori del settore.



I risultati dell'indagine sono stati incrociati con dati sul trasporto merci derivanti dalle fonti statistiche nazionali.

Tabella 30: Caratteristiche del campione

n.imprese	Tonn merce/anno	n. spedizioni/ anno	Mq Magazzini	Mq Pizzali	Mezzi
164	639.700	14.145.170	224.400	127.000	1.150

Fonte: ALAS, 2007

I risultati dell'indagine hanno evidenziato che:

- La creazione di una piattaforma per la distribuzione delle merci nell'interporto di Fiumicino può essere un fattore di successo per le imprese già operanti e un incentivo per le nuove imprese;
- La piattaforma potrebbe essere funzionale allo sviluppo di servizi ad alto valore aggiunto, quali stoccaggio, attività commerciali, dogana, organizzazione dei flussi;
- L'impianto potrebbe dare nuovo impulso allo sviluppo del trasporto ferroviario e all'intermodalità per il movimento di collettame.

L'Osservatorio ha inoltre fornito il proprio contributo – attraverso l'intervento del Presidente Raimondo Soria - all'edizione annuale del salone dedicato ai trasporti commerciali "**TRASCOM**" presso la Fiera di Roma (7 giugno 2007).

Nell'ambito del convegno "Logistica urbana e impatto ambientale", il presidente dell'Osservatorio ha infatti chiesto al Comune di Roma "un piano dei trasporti. Urgente perché Roma è la città viva con la crescita di PIL più alta d'Italia. Inoltre il trasporto merci, troppo spesso colpevolizzato rappresenta nelle città il 10% del traffico e fa il 90% del trasporto. Da aggredire invece è il trasporto in conto proprio". Il Comune di Roma ha risposto con Maurizio Cursi che, a nome dell'Assessorato, ha

annunciato un tavolo operativo per definire le linee guida della politica di logistica urbana per la città.

Un contributo ad una analisi su scala nazionale è venuto poi dal Presidente dell' Interporto Romano Giuseppe Smeriglio. "La catena degli interporti - secondo Smeriglio – può rappresentare l'ossatura di un nuovo sistema di logistica che risolva i problemi della congestione e dell'inquinamento", mentre per Renato Ambrosino, Direttore operativo di TNT Express Italia "sono importanti le politiche di gestione delle ZTL delle varie città che devono prevedere corsie preferenziali per i trasportatori."

Provocato da Giuseppe Guzzardi, Direttore di Vie & Trasporti una strigliata al sistema trasportistico urbano è venuta da Rocco Giordano del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori. In Italia – ha detto – non sappiamo cosa vogliamo. In termini di infrastrutture negli ultimi 15 anni abbiamo fatto il 20% di quello che hanno fatto gli altri paesi. Non studiamo e non leggiamo."

"Il trasporto su strada – ha continuato – cresce più del PIL. Sono 3 milioni i veicoli che viaggiano sulle strade italiane dedicate al trasporto merci. Di questi 2,4 milioni sono per il conto proprio, la cui produttività è di un terzo del conto terzi. Bastano questi numeri per capire quanto c'è ancora da fare."

4.3 I fabbisogni infrastrutturali delle province laziali (riunione del 11 luglio 2007)

La presenza di Roma capitale, determina all'interno della regione un forte squilibrio sia per quanto riguarda l'offerta di servizi sia per la domanda, che in qualche modo penalizza le restanti province. Uno degli scopi dell'Osservatorio è proprio quello di evidenziare tali squilibri e proporre soluzioni affinché una migliore distribuzione delle risorse determini da un lato la valorizzazione degli altri territori, dall'altro una decongestione del nodo di Roma.

L'intero territorio regionale necessita della realizzazione in tempi brevi di un progetto di infrastrutturazione che abbia una visione di sistema del trasporto delle merci e dei passeggeri, che tenga conto della localizzazione dei nodi intermodali e delle aree di produzione e di consumo; che permetta il rafforzamento dei collegamenti infrastrutturali alle grandi reti SNIT e alleggerisca tutte le province dalla dipendenza dal nodo di Roma per i collegamenti alla rete di trasporto nazionale.

L'attuazione di questo programma avrà conseguenze positive sull'accessibilità dei sistemi locali del lavoro. Il Lazio attualmente occupa una **posizione medio alta** con un indice di accessibilità superiore a quello medio nazionale (rispettivamente 63,2 e 59,5), ma relativamente lontano dalle regioni del Nord che si pongono in testa alla classifica.

A livello regionale le aree con un valore dell'indice minore e quindi più penalizzate sono quelle al confine regionale non attraversate dagli assi autostradali:

1. La provincia di Rieti (ed in particolare l'area di Amatrice)
2. La fascia meridionale di Latina (Fondi, Terracina, Formia)
3. L'area a nord della provincia di Viterbo (Acquapendente, Bagnoreggio, Valentano)

Nel focus di approfondimento sono stati elencati in maniera dettagliata i Sistemi Locali del Lavoro individuati nella regione, le principali infrastrutture di collegamento e gli indici di accessibilità calcolati dall'ISFORT. In più sono state individuate le principali richieste dal punto di vista infrastrutturale delle singole province.

Una delle necessità maggiormente avvertite è il rispetto dei tempi previsti per la realizzazione delle opere Le CCIAA potrebbero svolgere in questo ambito, anche grazie all'Osservatorio, un'azione di monitoraggio dei tempi nell'attuazione degli interventi sulle infrastrutture previsti e promuovere azioni affinché le criticità evidenziate si trasformino quanto prima in potenzialità.

4.4 Il terzo scalo aeroportuale regionale (riunione del 25 settembre 2007)

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino assorbono oltre il 37% del traffico aereo passeggeri nazionali. L'aumentata mobilità fa si che le attuali strutture non siano più sufficienti. La domanda di traffico nel Lazio è stimata in circa 56 milioni di passeggeri nel 2020, a fronte di una capacità di Fiumicino pari a 46 milioni di passeggeri. Per questo motivo da più parti si è manifestata l'esigenza di individuare un terzo scalo aeroportuale anche per favorire le compagnie low cost.

Per ciò che attiene ai movimenti commerciali per via aerea, appare evidente l'importanza dei due aeroporti laziali rispetto a quelli delle regioni centrali e della Campania. Infatti, dalla tabella sottostante, si evince che il traffico di Fiumicino (in valore assoluto pari a 310.100 mila movimenti all'anno) è pari al 21,8% del totale contro il 3,7% dell'aeroporto partenopeo che pur si posiziona come terzo aeroporto in termini di traffici commerciali. Altra differenza fra gli scali romani e quello partenopeo è relativo al traffico nazionale o internazionale. Non a caso, i primi hanno una maggiore vocazione internazionale (Fiumicino più di Ciampino) mentre Capodichino è più focalizzato sulla dimensione nazionale. Nel paragrafo sull'offerta di trasporto aereo (par 3.4) di questo dossier è stato illustrato in maniera più dettagliato il traffico passeggeri degli aeroporti laziali.

Tabella 31: Movimenti aerei commerciali. Anno 2006

Aeroporti	Totale Movimenti (a)	Ripartizione percentuale %	
		Nazionale	Internazionale
Roma Fiumicino	310.100	49	51
Roma Ciampino	57.195	29	71
Napoli	52.569	60,1	39,9
Pisa	34.015	28,3	71,7
Firenze	23.353	34,2	65,8
Ancona	14.287	61,7	38,3
Perugia	2.766	76,6	23,4
Totale	**1.419.875**	**45,7**	**54,3**

(a)Movimenti in arrivo ed in partenza
Fonte: Enac - Annuario Statistico 2006

Il focus prende, poi, in esame le caratteristiche dei siti individuati dallo studio commissionato dall'ENAC e che sarà uno dei principali strumenti per la scelta del terzo aeroporto del Lazio. Lo studio elaborato dall'Ente per l'Aviazione Civile prende in considerazione le caratteristiche tecniche e di localizzazione dei tra aeroporti candidati, Latina, Frosinone e Viterbo.

Agli inizi del 2008 Ministero dei trasport e Regione Lazio hanno firmato l'accordo che ha portato all'individuazione di Viterbo come terzo scalo aeroportuale della Regione. La decisione è frutto di una valutazione comparativa sulla compatibilità aeroportuale, aerea, territoriale ed economicofunzionale dei diversi siti esaminati. Dalle verifiche svolte, emerge con evidenza che il sito che meglio risponde ai requisiti per l'ampliamento del sistema aeroportuale laziale è appunto quello di Viterbo. In base alle previsioni, entro il 2020 lo scalo dovrà essere in grado di assorbire sei milioni di passeggeri l'anno, alleggerendo il traffico a Ciampino, pari a 4 milioni di passeggeri nel 2006. Tra gli argomenti a favore di Viterbo, c'è la presenza di un network locale fortemente propenso ad investire nello sviluppo del traffico aereo commerciale a favore di una valorizzazione del territorio.

4.5 I porti di riferimento per le province del Lazio (riunione del 7 dicembre 2007)

La posizione occupata dalla regione la pone al centro dei principali traffici passeggeri e merci che interessano l'Italia. Il porto di Civitavecchia, unico riferimento per la regione diviene in questo modo un punto nodale per il trasporto marittimo. Da alcuni anni lo scalo sta rafforzando la sua posizione privilegiando in particolare il traffico crociere e le autostrade del mare. Il focus di approfondimento tocca due tematiche. La prima riguarda l'accessibilità dello scalo rispetto all'intero territorio regionale, la seconda riguarda lo sviluppo ed il potenziamento delle autostrade del mare.

Nel panorama europeo del trasporto marittimo i porti italiani sono piuttosto lontani da quelli olandesi o tedeschi che mantengo da anni i primi posti nella classifiche per quantità di merci e numero di passeggeri movimentati. Le uniche eccezioni sono il porto di Gioia Tauro per il trasporto di container e i porti di Messina e Reggio Calabria che nel 2005 hanno trasportato oltre 9 milioni di passeggeri ciascuno.

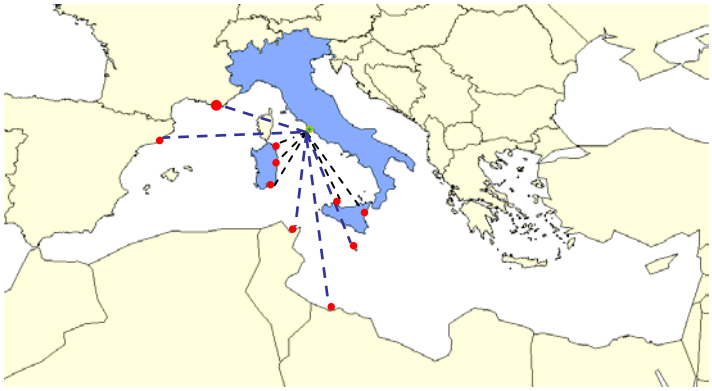
I porti laziali, in ambito nazionale occupano una posizione secondaria, almeno sotto il profilo del trasporto marittimo di merci, anche se Civitavecchia e Fiumicino rappresentano snodi logistici senz'altro importanti per l'Italia Centrale per posizione, infrastrutture e traffico movimentato.

Le criticità più evidenti sono quelle legate all'accessibilità stradale e ferroviaria, soprattutto per il trasporto delle merci; il porto di Civitavecchia, nonostante l'evidente crescita dei traffici negli ultimi anni, deve ancora instaurare un legame forte con il territorio circostante.

La costituzione del Network dei porti laziali, tramite l'estensione della circoscrizione di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta, ha lo scopo di ridistribuire sul territorio le risorse offerte dagli scali regionali ed attrarre maggior traffico anche grazie alla specializzazione dell'offerta.

4.6 Il sistema portuale laziale: il ruolo delle Autostrade del Mare per una mobilità sostenibile (riunione del 19 marzo 2008)

Le autostrade del mare rappresentano una grossa opportunità di sviluppo per il sistema portuale laziale e al fine di sostenere il loro incremento, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha trasformato le vecchie banchine della Darsena petrolifera in terminale per l'accosto di navi Ro/Ro ed ha realizzato ampie superfici per la soste dei mezzi in transito.



La normativa comunitaria è piuttosto rigida per quanto riguarda i criteri per l'individuazione delle Autostrade del Mare. Affinché un progetto possa essere considerato tale deve:

- essere proposto da almeno due Stati membri tramite gare pubbliche svolte in maniera trasparente e non discriminatoria
- porre in essere collegamenti marittimi, regolari e frequenti per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli stati insulari e periferici
- riguardare il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti
- ammettere varie forme di aiuto, anche nella fase di avviamento, ma solo su base temporanea. Non è pertanto possibile un sistema permanente di sovvenzioni che si tradurrebbe in soluzioni a corto respiro, destinate ad entrare in crisi in tempi brevi
- collegare almeno due porti situati in due Stati membri diversi

Il Masterplan nazionale elaborato dalla Società Rete Autostrade Mediterranee ha il compito d'individuare e programmare gli interventi che consentono di sviluppare i flussi di traffico con maggiore attrattiva per gli operatori, d'incrementare i porti destinatari dei flussi, di far emergere nicchie di mercato non ancora sufficientemente sfruttate per nuove linee e di rilevare le esigenze dell'utenza delle linee in servizio.

Attualmente da Civitavecchia partono navi che svolgono servizi regolari di Autostrade del Mare con Barcellona, Tolone, Tripoli, Tunisi, Bastia, mentre per quello che riguarda il cabotaggio nazionale sono molto frequentati i collegamenti con la Sicilia e la Sardegna.

I collegamenti con Catania e con Palermo sono tra quelli aventi diritto all'Ecobonus previsto dalla legge 265/02 che riconosce la corresponsione di un incentivo sotto forma di rimborso di parte del costo del passaggio via nave e del quale potranno

usufruire le imprese di autotrasporto che avranno effettuato almeno 80 viaggi in un anno su una stessa tratta.

Le percentuali del rimborso, che vanno dal 10% al 20%, possono essere consultate nelle tabelle pubblicate nel Decreto ministeriale dell'8 gennaio 2008.

5. Sintesi delle attività dei tavoli tecnici

Nell'ambito della prima annualità dell'Osservatorio, il tavolo tecnico composto dai rappresentanti dell'Unioncamere Lazio, delle Camere di Commercio della regione e da Uniontrasporti si è riunito con cadenza pressoché mensile per discutere sui temi che sono stati oggetto dei focus di approfondimento illustrati nel capitolo recedente.

La prima riunione di insediamento del comitato si è tenuta il 16 febbraio del 2007 mentre l'ultima, quella conclusiva si è svolta nel marzo 2008. Complessivamente si sono tenuti 7 incontri.

I risultati e le considerazioni emerse da questi incontri sono stati di volta in volta verbalizzati al fine di costituire oltre che memoria delle attività anche delle linee guida per le future azioni dell'Osservatorio.

Nelle pagine seguenti sono riportati tali verbali, mettendoli in questo modo a disposizione di quanti possano essere interessati.

Osservatorio infrastrutture e trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 16 febbraio 2007

Si è svolta venerdì 16 febbraio 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 10.15, la prima riunione dell'"Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio".

Sono presenti:

- Dr. Pietro Abate - Direttore Generale Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Ing. Antonello Fontanili - Uniontrasporti
- Dr. Vittorio Macchitella - Direttore Generale Uniontrasporti
- Dr. Adalberto Meschini - Membro di Giunta CCIAA di Vitebo
- Dr. Mario Papetti - Presidente della CCIAA di Frosinone
- Dr. Giuliano Pizzocchia - Vice Presidente CCIAA di Rieti
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dr. Raimondo Soria - Membro di Giunta CCIAA di Roma

E' assente giustificato il dottor Vincenzo Zottola, Presidente della CCIAA di Latina.

La dott.ssa Preziuso, prima dell'inizio della riunione, comunica ai presenti che, in qualità di membri rappresenti delle singole Camere di Commercio, percepiranno un gettone di presenza per ogni riunione a cui parteciperanno. Tali gettoni saranno conteggiati a fine anno e corrisposti in seguito alla compilazione del modulo di soggettività fiscale.

Ad aprire la riunione è il **dott. Abate** che presenta la composizione dell'Osservatorio Infrastrutture e Trasporti: il Comitato di Gestione, costituito dai Membri di Giunta nominati dalle 5 Camere di Commercio del Lazio e dal Direttore Generale di Unioncamere Lazio, dal Comitato di Assistenza Tecnica rappresentato da Uniontrasporti e dalla Segreteria Tecnica gestita da Unioncamere Lazio.

Il dott. Soria, Membro di Giunta della Camera di Commercio di Roma, è nominato Presidente del Comitato di Gestione, ed avrà il compito di coordinare il tavolo di lavoro. Alla riunione, in assenza di designazione di un rappresentante della Giunta camerale, partecipa momentaneamente il Presidente della Camera di Commercio di Frosinone.

Ad Uniontrasporti, nelle figure del dott. Macchitella e dell'ing. Fontanili, viene affidato il ruolo di animatore scientifico, con il compito di supportare il tavolo di lavoro fornendo dati, informazioni, documenti e studi specifici.

Unioncamere Lazio si occuperà di svolgere un ruolo di lobby con la Regione Lazio, che dovrà essere l'interlocutore principe dell'Osservatorio, e di gestire la Segreteria Tecnica con la dott.ssa Preziuso e la dott.ssa Cosimi.

Compito dell'Osservatorio sarà analizzare le proposte delle singole Camere di Commercio in relazione alle problematiche specifiche del territorio, valutare le priorità di intervento e portare a completamento degli studi approfonditi che suggeriscano soluzioni idonee che la Regione possa condividere ed adottare.

L'Osservatorio è stato ideato per riunire i Membri di Giunta con competenze per il settore dei trasporti nel tentativo di convogliare il *know-how* che deriva dal sistema delle imprese, rappresentato dalle CdC, sul tema delle infrastrutture e dei trasporti, fondamentali per lo sviluppo dell'intero territorio laziale.

Il Sistema Camerale, come ricorda il dott. Abate, è impegnato in diversi *network* importanti tra cui il Distretto della nautica, Aeroporti di Roma, la costituzione di nuovo aeroporto su cui convogliare i voli *low-cost* e i voli *charter* per snellire il traffico di Fiumicino e Ciampino. Per quest'ultimo progetto si stanno vagliando tre candidature:

- Viterbo, la cui candidatura è supportata dalla presenza del porto di Civitavecchia;
- Latina, idonea per le caratteristiche territoriali ma che presenta problematiche quali inadeguati collegamenti stradali con Roma e per la vicinanza con l'aereoporto militare di Pratica di Mare;
- Frosinone, agevolata dalla presenza dell'autostrada.

Il dott. Abate riferisce che, negli ultimi 5 anni, Unioncamere Lazio ha presentato un rapporto annuale sull'economia del Lazio che potrebbe essere di supporto nell'avvio dei lavori dell'Osservatorio, auspicando che in futuro possa includere un capitolo interamente dedicato proprio al settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Dopo questa introduzione il dott. Abate lascia la parola al Presidente del Comitato, il **dott. Soria.** Questi sottolinea che individuare le criticità esistenti in questo settore, analizzare le diverse problematiche presenti sul territorio laziale e prevedere adeguati investimenti che ne facilitino la risoluzione, studiare progetti adeguati e coordinare gli stessi, siano gli obiettivi primari che la presente "sezione di lavoro" dovrà porsi.

Tra gli argomenti cardine che potranno essere trattati nel corso degli incontri, è possibile elencare:

- Il settore della nautica;
- La situazione degli aeroporti;
- I collegamenti ferroviari;
- L'aumento di snodi di intermodalità;
- La mobilità di persone e merci;
- I problemi di logistica urbana;
- Il turismo.

Da questo primo incontro, emerge chiaramente la volontà di tutti i partecipanti alla collaborazione e a procedere con l'avvio dei lavori a breve termine. Nella prossima riunione dell'Osservatorio sarà concordata una scaletta sulle modalità e le priorità di lavoro da affrontare.

Il Presidente del Comitato di Gestione cede quindi la parola agli altri membri partecipanti, perché possano brevemente presentarsi e introdurre la situazione infrastrutturale che caratterizza il territorio della Camera di appartenenza.

Il **dott. Giuliano Pizzocchia**, Vice Presidente della Camera di Commercio di Rieti, riferisce che, durante il periodo di commissariamento del Dott. Lirosi, è stato condotto uno studio sulle criticità del sistema infrastrutturale reatino in collaborazione con Uniontrasporti. In base all'esperienza realizzata, ritiene che suddetto lavoro possa essere di utilità anche nell'ambito dell'Osservatorio e manifesta il suo apprezzamento nella scelta di collaborare con Uniontrasporti.

La problematica principale, che si evidenzia sul territorio della provincia di Rieti, sta nell'isolamento infrastrutturale del capoluogo stesso. Attualmente, l'unico collegamento stradale diretto con la Capitale è la via Salaria, con tutte le difficoltà di percorrenza. La proposta della CCIAA di Rieti è di intervenire, con il supporto della Regione, affinché si attuino dei lavori di miglioria per la viabilità (es. allargamento del manto stradale).

Il **dott. Adalberto Meschini**, Membro di Giunta della Camera di Commercio di Viterbo in rappresentanza del settore artigianato (CNA), informa i presenti che, all'interno della propria Giunta camerale, altri due membri occupano seggi con competenze per il settore dei trasporti, uno dei quali è ricoperto dal Vice Presidente, in rappresentanza dei servizi per le imprese.

Le problematiche principali a livello infrastrutturale che la CCIAA di Viterbo richiede di vagliare riguardano:

- il completamento della "Orte-Civitavecchia", a cui attualmente contribuisce anche la Regione Lazio;
- il trasporto merci verso Roma, obbligato sulla via Cassia;
- lo sviluppo sul territorio di infrastrutture e servizi a "banda larga".

Anch'egli concorda con i presenti sull'importanza di individuare le questioni infrastrutturali dei diversi territori, dare loro delle priorità e sostenere studi adeguati supportati da analisi e dati concreti che rendano altamente qualificante l'operato dell'Osservatorio.

Interviene poi il Presidente della Camera di Commercio di Frosinone, il **dott. Mario Papetti,** che rende nota l'entrata della Camera di Commercio di Frosinone nel Consiglio Direttivo della SIF (Società Interportuale di Frosinone). La CdC, quindi, parteciperà al progetto di adeguamento infrastrutturale per la regolamentazione e l'accelerazione dei trasferimenti in città di cose e persone. Il dott. Papetti comunica che, in accordo con il Presidente dell'Interporto di Frosinone, sarà organizzato a breve un incontro con i Presidenti degli altri Interporti nazionali.

Attualmente la CdC è impegnata in collaborazione con ADF (Società Aeroporto di Frosinone partecipata anche dalla Provincia, dal Comune di Frosinone e dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale), nei progetti di riadattamento dell'aereoporto militare di Frosinone, per fini civili e commerciali, e nella realizzazione di un eliporto.

Il dott. Papetti riporta la sua soddisfazione per il recente incontro avvenuto in Camera di Commercio con il Presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo, nel corso del quale è stato presentato il "Progetto Frosinone 2015". Sono stati stabiliti tempi ed indicazioni specifiche per il rilancio del territorio a livello di infrastrutture, mobilità e logistica ed è stata riaffermata la centralità coordinativa che l'Ente Camerale sarà tenuto ad assumere in collaborazione con la Provincia e il Comune di Frosinone.

Ultimo intervento è quello del **dott. Vittorio Macchitella,** Direttore di Uniontrasporti, secondo cui quest'Osservatorio, a livello organizzativo, è il primo esempio su scala nazionale avente una controparte attiva rappresentata dal Comitato di Gestione e dalla Segreteria Tecnica.

Il ruolo assunto da Uniontrasporti sarà prettamente di assistenza e supporto attraverso la presentazione di dati, relazioni e documenti tecnici. Per il prossimo incontro, sarà fornito ai partecipanti un documento relativo al quadro attuale della situazione infrastrutturale del Lazio.

Recentemente, è stato portato a termine un rapporto interno sull'intermodalità, sia a livello nazionale che europeo, con riferimenti allo sviluppo degli interporti. Dal lavoro si evidenzia, al fine di agevolare l'intermodalità, la necessità di stabilire un rapporto di interlocuzione tanto con gli enti locali e la Regione Lazio quanto con le Ferrovie dello Stato. Consegna quindi ai presenti, due informative: "Infrastrutture Prioritarie" e "Finanziaria 2007 - Trasporti".

In risposta ad una richiesta del dott. Abate, il dott. Macchitella, a conclusione del suo intervento, accenna brevemente alle principali modifiche apportate con la Finanziaria 2007 alle normative vigenti riguardo la gestione dei porti:

- concessione dell'autonomia finanziaria ai porti, con conseguente sospensione dei trasferimenti di fondi statali;
- costituzione di un fondo perequativo di 50 milioni di euro presso il Ministero dei Trasporti da ripartire tra le autorità portuali;
- snellimento delle procedure per le attività di dragaggio dei porti.

Il dott. Macchitella specifica che, al momento, non è possibile determinare i tempi e gli effetti che si produrranno, ne se questi provvedimenti sono destinati ad accelerare o ritardare una revisione della legge 84, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali.

Certo è che le singole autorità portuali avranno la possibilità di fare una programmazione sulla base di risorse proprie.

La riunione si conclude con la decisione dei partecipanti di stabilire una periodicità mensile per gli incontri futuri, proponendo per il giorno **martedì 20 marzo 2007, alle ore 10.00** l'appuntamento successivo dell'Osservatorio. In tale occasione Uniontrasporti provvederà ad illustrare il quadro generale della situazione infrastrutturale del Lazio, le singole Camere presenteranno le richieste relative alle criticità d'interesse e sarà stabilito un indice dei temi prioritari.

Il Direttore Generale

Pietro Abate

Il verbalizzante

Olivia Cosimi

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 20 marzo 2007

Si è svolta martedì 20 marzo 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 10.30, la seconda riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dr. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dr. Adalberto Meschini - Membro di Giunta CCIAA di Vitebo
- Dr. Mario Papetti - Presidente della CCIAA di Frosinone
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Ing. Antonello Fontanili - Uniontrasporti
- Dr. Vittorio Macchitella - Direttore Generale Uniontrasporti

Sono assenti giustificati il dott. Vincenzo Zottola, Presidente della CCIAA di Latina ed il Vice Presidente della CCIAA di Rieti, Giuliano Pizzocchia.

Il dott. Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, interviene brevemente per i saluti.

Ad aprire la riunione è il Presidente dell'Osservatorio, il **dott. Soria**, che ricorda di inserire, nelle convocazioni successive, l'approvazione dei verbali delle riunioni precedenti.

Successivamente il dott. Soria consegna due inviti della Regione, ricevuti in rappresentanza dell'associazione Alas Confetra, a partecipare ad un Tavolo di concertazione nelle giornate del 15 marzo 2007, per la stipula del protocollo di intesa per il "Progetto Latina", ed il giorno 19 marzo 2007, per il "Progetto Frosinone 2015".

Tutti i membri dell'Osservatorio concordano sull'importanza di proporsi come interlocutori con la Regione nell'ambito di questi progetti. Pertanto, il dott. Soria chiede ad Unioncamere Lazio di farsi portavoce presso la Regione stessa per comunicare la recente costituzione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio* e presentare una richiesta ufficiale per ricevere, per presa visione, copia della documentazione inerente i due progetti. Chiede inoltre alla dott.ssa Preziuso di predisporre tale richiesta in qualità di Presidente dell'Osservatorio.

L'obiettivo dell'Osservatorio è di poter contribuire alla rilevazione delle diverse criticità e dei possibili interventi sul territorio laziale nell'ambito del sistema

infrastrutturale e dei trasporti; si auspica, quindi, di entrare a far parte del tavolo di concertazione per entrambe i progetti sopra menzionati.

L'**ing. Fontanili** procede con la presentazione del quadro delle infrastrutture di trasporto e logistica presenti e programmate nella regione Lazio.

Per la realizzazione di questo studio Uniontrasporti ha attivato opportuni contatti con gli organi competenti di vari enti quali: la Regione, le Province, RFI (Rete Ferroviaria Italiana), Trenitalia, ANAS, Autostrade per l'Italia, Autorità Portuali.

Le informazioni raccolte sono state elaborate, realizzando delle schede classificate in due grandi tipologie:

a) Schede Infrastrutture, che offrono una visione dello stato di fatto e delle caratteristiche di ogni infrastruttura;

b) Schede Intervento, che delineano le caratteristiche di un determinato intervento infrastrutturale, definendone anche l'avanzamento procedurale, oltre che finanziario.

Ad ogni "Scheda Infrastruttura" è associata una scheda descrittiva in cui vengono riportate le caratteristiche tecniche, i dati di traffico, gli interventi previsti e, dove possibile, una cartina esplicativa.

Iniziando l'analisi delle singole schede, la **dott.ssa Conte** di Uniontrasporti, intervenuta a riunione inoltrata in quanto responsabile del lavoro, riporta la difficoltà incontrata, in alcuni casi, di interloquire con i diversi enti e reperire i dati necessari. Situazione verificatasi, ad esempio, nel caso dell'Anas per ricevere i dati riguardanti la percorrenza ed il traffico, utilizzati poi per la costruzione della scheda relativa alla Rete Stradale.

Per quanto concerne la scheda riguardante la Rete Ferroviaria, l'**ing. Fontanili** spiega che sono state individuate due linee di interesse:

1. quella *nazionale*, in cui vengono esaminati i collegamenti esistenti con i diversi capoluoghi regionali.
2. quella *regionale,* in cui sono analizzati i collegamenti esistenti tra le province della regione.

Nella scheda relativa alla Rete Aeroportuale sono stati inseriti gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, attualmente operativi, e gli aeroporti di Frosinone e Latina, a cui sarà aggiunto anche quello di Viterbo, che sono in fase progettuale.

Dall'osservazione del *trend* del traffico aereo degli ultimi 5 anni, riportato nella scheda descrittiva relativa l'aeroporto di Fiumicino, si evidenzia una situazione di difficoltà per il settore merci.

Secondo il **dott. Soria,** il rilancio di Fiumicino come aeroporto merci dovrebbe essere tra gli obiettivi prioritari dell'Osservatorio, affinchè la Cargo City e l'Interporto di Fiumicino (che sta nascendo e dovrebbe essere operativo tra 2-3 anni) arrivino a

rappresentare un nodo intermodale cruciale per lo scambio delle merci di tutto il Centro Italia e del Mediterraneo.

Il **dott. Macchitella** comunica che Uniontrasporti sta curando uno studio sul Cargo Aereo, che sarà presto pubblicato. Quest'analisi si prefigge di valutare le effettive possibilità del Cargo Aereo di assumere un ruolo rilevante nella logica dell'intermodalità.

Per la scheda relativa all'aeroporto di Frosinone, il **dott. Papetti** chiede vengano apportate delle integrazioni e si riserva di far pervenire, quanto prima, ulteriori informazioni. Sottolinea, poi, che la CdC di Frosinone partecipa alla società "Aeroporto di Frosinone S.P.A." per il 25% del pacchetto azionario e riferisce che il 19 di marzo u.s. è stato presentato presso l'ENAC un documento inerente le aspettative delle tre province (Latina, Frosinone, Viterbo) in lizza per la costituzione del terzo aeroporto civile del Lazio. In considerazione del fatto che l'eliporto e l'aeroporto per il volo leggero di Frosinone sono attualmente operativi, la Camera di Commercio di Frosinone si augura, di ottenere un risultato positivo. L'Aeroporto di Frosinone, infatti, potrebbe assumere una grande rilevanza a livello intermodale data la presenza dell'Interporto (nel cui Consiglio di amministrazione la CdC di Frosinone ha 2 rappresentanti), e la maggiore vicinanza con il Centro Agroalimentare di Roma.

Successivamente, si procede con la presentazione dalla scheda infrastrutturale sul Porto di Civitavecchia e con la descrizione dalla struttura, delle vie d'accesso, delle infrastrutture correlate, degli investimenti previsti e dei *trend* di traffico croceristico e delle merci, relativi agli ultimi 2 anni.

Il **dott. Soria** propone ai partecipanti di valutare, in un secondo momento, un intervento nel settore trasporto merci portuale, che risulta essere sempre più di difficile accesso. Informa, poi, i presenti che, recentemente, è stato notificato dalla Capitaneria di Porto il decreto di nomina del nuovo Commissario dell'Autorità Portuale, il Contrammiraglio Francesco Lo Sardo.

La CCIAA di Roma, che insieme alla CCIAA di Viterbo fa parte del Comitato Esecutivo dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, ha partecipato recentemente ad una riunione in cui è stato presentato un progetto di ampliamento della zona merci del porto. Gli allargamenti previsti e l'accesso a navi che traghettano con Barcellona ed il nord-Africa sono iniziative condivise dai membri del Comitato Esecutivo, ma momentaneamente non ritenute attuabili. Durante il periodo di commisariamento, infatti, non è possibile stabilire una programmazione a lungo termine degli interventi necessari.

Solo in seguito alla nomina del Presidente e l'effettiva costituzione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sarà possibile adottare delle risoluzioni.

Il **dott. Fontanili** prosegue con l'illustrazione delle Strutture Logistiche e la descrizione dei diversi interporti programmati:

a. L'*Interporto di Orte*, che sarà realizzato in un'ansa del Tevere nei pressi dell'Autostrada e della ferrovia Roma-Firenze, in corrispondenza dello snodo con il collegamento della E45.

Per il **dott. Soria** il Centro Merci di Orte sarà effettivamente funzionale se manterrà un ruolo strategico come infrastruttura di smistamento dell'Alto Lazio.

b. L'*Interporto di Tivoli*, la cui realizzazione è prevista su aree private e andrà ad integrare alcuni piccoli terminali di proprietà di gruppi di autotrasportatori; il progetto attuale prevede un'estensione di circa 60 ettari.

Nel caso di Tivoli, riferisce il **dott. Fontanili**, è possibile parlare di sistema logistico integrato dato che il progetto prevede la realizzazione di aree di stoccaggio a medio termine per materiali voluminosi.

Per il **dott. Soria**, che fa parte del Consiglio di Amministrazione dello stesso Interporto, il centro di Tivoli ha una vocazione specifica sui traffici nazionali a temperatura controllata, in relazione alla presenza del CAR e del Mattatoio.

c. La struttura dell'*Interporto di Frosinone*, che dovrebbe sorgere in prossimità dello scalo ferroviario del capoluogo ciociaro. L'impianto, nella massima estensione, arriverebbe a coprire un'area di 700 mila metri quadri.

Il **dott. Papetti** riferisce che, di recente, i lavori di realizzazione dell'Interporto hanno subito dei rallentamenti dovuti al ritrovamento di reperti archeologici. Il Presidente della CdC di Frosinone farà pervenire ulteriori informazioni riguardanti l'Interporto al fine di integrare i dati riportati nella scheda descrittiva.

Secondo il **dott. Soria,** una volta analizzate le diverse criticità a livello infrastrutturale presenti sul territorio laziale, l'Osservatorio, in collaborazione con Provincia e Regione, dovrebbe avere il compito di coordinare a livello delle singole realtà locali gli interventi concordati, gestire ed indirizzare i finanziamenti verso i progetti di prioritaria importanza.

Il **dott. Papetti**, che concorda con quanto detto dal dott. Soria, sottolinea l'importanza di trovare risoluzioni alle problematiche individuate nel lavoro dell'Osservatorio, ma sempre in funzione dello sviluppo economico delle imprese della regione.

Dopo aver fornito una fotografia dell'esistente, il **dott, Macchitella** introduce la sezione del lavoro riguardante il "Monitoraggio delle Opere". Anche in questo caso si procede con una suddivisione in schede per tipologia d'infrastrutture. Le schede prevedono un riassunto degli obiettivi, dello stato avanzamento lavori, dei finanziamenti totali e di quelli attualmente stanziati.

I progetti acquisiti nelle schede, spiega la **dott.ssa Conte**, sono tutti documenti ufficiali di programmazione, appartenenti, in alcuni casi, alla Legge Obiettivo.

E' opinione comune a tutti i presenti che il lavoro presentato da Uniontrasporti, nel corso della riunione, sia un'ottima base di partenza per l'analisi delle situazioni locali relative al settore delle infrastrutture e dei trasporti, ma che debba essere costantemente aggiornato nel corso delle riunioni successive.

A tal proposito interviene la **dott.ssa Preziuso** che propone di inviare una copia del lavoro a tutti i componenti del Comitato in modo da avere una base di confronto per presentare i successivi aggiornamenti.

Il **dott. Meschini** riferisce che tavoli di concertazione con la Regione per l'elaborazione di proposte, piani e programmi per lo sviluppo del territorio saranno presto avviati anche per le province di Viterbo e Rieti. Progetto cardine è la costituzione dell'aeroporto di Viterbo che vede la CCIAA partecipe con il 25% del pacchetto azionario della Savit spa, società per lo sviluppo civile dell'aeroporto di Viterbo.

Chiede, poi, al dott. Macchitella la connessione tra la documentazione presentata da Uniontrasporti e l'Analisi condotta per conto dell'Associazione Interregionale delle CCIAA del Centro Italia.

Il **dott. Macchitella** spiega che si tratta di lavori strutturalmente differenti, in quanto il progetto per l'Interregionale prevede una verifica per l'adeguatezza delle attuali strutture logistiche ed infrastrutturali sulla base della domanda prevista fra 10-15 anni.

Il **dott. Soria** interviene per chiarire che il lavoro dell'Osservatorio dovrà basarsi essenzialmente su un'analisi realistica ed obiettiva delle problematiche che gravitano sul territorio, in modo da consentire l'individuazione dei progetti più urgenti.

Identificare le priorità al fine di supportare gli operatori privati (sgravandoli, ad esempio, delle lungaggini burocratiche), così da facilitare interventi risolutivi.

L'Osservatorio per il **dott. Papetti**, in accordo con quanto detto dal Presidente Soria, dovrà avere il compito di concertare una visione globale della logistica e del sistema infrastrutturale che non rimanga incentrata sulla realtà predominante di Roma, ma che volga lo sguardo sull'intera regione Lazio. Dovrà quindi adoperarsi per uno sviluppo armonico e non centrale.

Il **dott. Soria** sostiene che, nell'interesse di tutte le province, si potrebbero organizzare, in futuro, delle riunioni presso le sedi delle altre Camere di Commercio, invitando ad intervenire gli operatori direttamente coinvolti. In conclusione,

l'Osservatorio dovrà assumere un ruolo chiave nel panorama infrastrutturale del Lazio.

La riunione termina alle 12.00 con la decisione dei partecipanti di incontrarsi nuovamente il giorno *martedì 24 aprile 2007, alle ore 11.00*. In tale occasione, dopo aver valutato eventuali risposte della Regione, sarà esaminata, nel dettaglio, la situazione della viabilità stradale ed autostradale della regione Lazio.

Il Presidente dell'Osservatorio

Raimondo Soria

Il verbalizzante

Olivia Cosimi

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 24 aprile 2007

Si è svolta martedì 24 aprile 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 11.00, la terza riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dr. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dr. Adalberto Meschini - Membro di Giunta CCIAA di Vitebo
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Ing. Antonello Fontanili - Uniontrasporti
- Dr. Vittorio Macchitella - Direttore Generale Uniontrasporti

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, il dott. Mario Papetti, Presidente della CCIAA di Frosinone, il dott. Vincenzo Zottola, Presidente della CCIAA di Latina ed il Vice Presidente della CCIAA di Rieti, Giuliano Pizzocchia.

Ad aprire la riunione è il Presidente dell'Osservatorio, il **dott. Soria**, che, in accordo con i presenti, procede con l'approvazione dei verbali delle riunioni precedenti.

La **dott.ssa Preziuso** comunica che Unioncamere Lazio, in relazione alla lettera di presentazione dell'Osservatorio e alla richiesta di partecipare ai tavoli di concertazione per il "Progetto Latina" e il "Progetto Frosinone 2015", non ha ancora ricevuto alcuna risposta ufficiale dalla Regione.

Propone, inoltre, l'idea di inserire sul sito *internet* di Unioncamere Lazio una scheda di presentazione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio,* che spieghi brevemente il ruolo e gli obiettivi che l'Osservatorio si prefigge di raggiungere.

Il **dott. Macchitella** si assume l'impegno di predisporre quanto prima tale informativa.

Si procede quindi con la presentazione di un *focus* predisposto da Uniontrasporti ed relazionato dall'**ing. Fontanili** e dalla **dott.ssa Conte,** intitolato "La rete stradale ed autostradale della regione Lazio: criticità e prospettive di sviluppo".

Vengono illustrate una serie di diapositive con l'obiettivo di inquadrare la situazione stradale del Lazio sia a livello cartografico che numerico (come riportato nel materiale in allegato), al fine di dare una visione d'insieme della capillarità del sistema stradale regionale.

Il **dott. Meschini** fa notare che la strada statale Cassia, importante collegamento dell'Alto Lazio con Roma, non è stata inserita nel gruppo delle "Direttrici di interesse regionale", individuate da Uniontrasporti, e chiede venga aggiunta.

L'**ing. Fontanili**, successivamente, illustra una diapositiva sulla suddivisione della rete autostradale per società concessionaria, per passare poi all'analisi dei singoli approfondimenti sul sistema stradale a livello provinciale, in cui le autostrade sono state segnate in verde, in rosso le strade regionali provinciali più importanti che servono il territorio ed in giallo quelle di minore importanza.

Il sistema romano risulta, come è ovvio, il più servito dalla rete autostradale, ed include il Grande Raccordo Anulare che svolge il ruolo di "collettore" delle principali entrate-uscite autostradali.

Il sistema latinense, invece, risulta completamente privo di autostrade, (fintanto che non verrà approvato e realizzato il progetto di trasformazione della strada statale Pontina nel proseguimento dell'Autostrada Tirrenica).

Dalle diapositive relative alla dotazione infrastrutturale del Lazio, sviluppate su elaborazione dei dati Istat 2005, si evidenzia come gli indici infrastrutturali IISP, IISS e IIVC (rispettivamente: Indice Infrastrutturale Stradale sulla Popolazione, sulla Superficie e per Veicoli Circolanti) della nostra regione siano in linea o solo leggermente al di sotto della media nazionale e del centro Italia, eccetto che per l'IISS Autostrade e Strade Regionali e Provinciali che risultano entrambe superiori.

Per il trasporto stradale, gli indici della dotazione infrastrutturale sono calcolati sulla base di parametri sia quantitativi, come la lunghezza della rete autostradale, provinciale statale, comunale, il numero di caselli, il numero di porte con servizio telematico, che qualitativi, ad esempio, l'usura del manto stradale e la spesa per la manutenzione delle strade, il livello di congestionamento, il traffico e la facilità di accesso e l'influenza esercitata da infrastrutture presenti in territori limitrofi.

Dall'elaborazione dei dati, come mette in evidenza il **dott. Soria**, emerge la necessità di porre l'attenzione dell'Osservatorio sulle problematiche infrastrutturali che coinvolgono le province di Roma e Latina, il cui indice di dotazione infrastrutturale dal 1991 al 2004 è passato, rispettivamente, da 85,91 a 80,30 per la prima e da 52,94 a 37,93 per la seconda.

L'**ing. Fontanili** presenta, quindi, i dati relativi al traffico di passeggeri in entrata ed uscita da Roma, dei veicoli teorici medi giornalieri circolanti sulle tratte autostradali e delle merci per Regioni di Origine e di Destinazione e suddivisi in "Conto proprio" e "Conto terzi".

La **dott.ssa Preziuso** interviene chiedendo siano sempre precisati e riportati nelle diapositive sia la "fonte" che "gli anni di riferimento" dei dati e delle notizie.

Il **dott. Macchitella** riferisce un dato ulteriore che vede la regione Campania prima negli scambi-merce con il Lazio, con una percentuale pari al 28%.

Nell'elaborazione di Uniontrasporti dei dati forniti dall'ACI, relativi al numero di veicoli ed autovetture circolanti nel 2005, il Lazio risulta essere la seconda regione, dietro la Lombardia, ma con il più alto rapporto veicoli/popolazione (x 1000). Più della metà dei veicoli, inoltre, ricade nella città di Roma con un indice dell'1,36, che supera di gran lunga quelli degli altri capoluoghi.

Il **dott. Meschini**, prima di lasciare la riunione per un altro impegno istituzionale, chiede ad Uniontrasporti se esiste la possibilità di estrapolare da tali dati i valori relativi alle singole province.

Dalla diapositiva illustrata successivamente dall'**ing. Fontanili**, in cui sono messe a confronto la realtà laziale con quella lombarda e nazionale, si evince la smisurata crescita complessiva dei veicoli nel Lazio, registrata negli ultimi 10 anni, pari al 30% e superiore alla media nazionale e doppia rispetto alla Lombardia.

In ultima analisi in questo lavoro Uniontrasporti ha predisposto un documento in cui sono individuate:

1. le criticità primarie del sistema stradale laziale;
2. i fabbisogni infrastrutturali emersi da un indagine condotta da Confindustria Lazio presso un campione di imprese nel corso del 2004;
3. gli interventi programmati sul territorio estratti dal documento del MIT "Interventi prioritari", novembre 2006;
4. alcuni approfondimenti su grandi temi che potrebbero essere di interesse per l'Osservatorio.

Tra le criticità del sistema stradale regionale individuate da Uniontrasporti è elencata l'esistenza di interferenze tra il trasporto delle merci e quello delle persone, soprattutto in corrispondenza dei nodi principali.

Per il **dott. Soria**, a tal proposito, l'Osservatorio non può incidere né intervenire.

L'assenza di progetti di *City Logistic*, con particolare riferimento alla città di Roma, è un'altra problematica rilevata da Uniontrasporti. Attualmente si sta lavorando sui progetti di attuazione degli interporti di Fiumicino e Tivoli, punti cardine per il trasporto merci verso il centro.

Il **dott. Soria** fa sapere che nel mese di giugno si terrà, presso la Nuova Fiera di Roma, il primo "Salone Trasporti Commerciali - TrasCom -". In concomitanza di tale evento, sarà organizzata una "Tavola Rotonda" che rappresenta un'occasione

importante di incontro tra le Istituzioni Pubbliche e le Associazioni di categoria, i grandi vettori (TNT, DHL, SDA…) e gli addetti del settore in genere.

Il dott. Soria reputa necessario che, alla base di un progetto risolutivo per la logistica, ci sia la disponibilità delle autorità pubbliche e di tutti gli operatori del settore alla concertazione, ad un dialogo costruttivo ed aperto alle diverse esigenze.

A tal proposito ritiene che possa esser utile e di grande interesse la partecipazione a questo Tavolo dell'Osservatorio. L'impegno dell'Osservatorio, difatti, è cercare di stabilire un dialogo costruttivo con le autorità preposte, suggerire delle soluzioni idonee indirizzando, poi, gli investimenti dei privati nell'interesse unico dello sviluppo economico e sociale della Regione.

Il **dott. Macchitella**, pertanto, si rende disponibile a predisporre una presentazione ad *hoc* sul tema della logistica urbana da poter presentare in suddetta occasione.

Il dott. Soria, esaminato l'elenco degli interventi programmati per il sistema autostradale, riportato nel documento di Uniontrasporti, aggiorna i presenti sull'avvenuta firma, nel novembre 2006, della convenzione tra Autostrade per l'Italia, CIRF, Comune di Fiumicino e Regione Lazio per la realizzazione dello svincolo per l'Interporto di Fiumicino sul tratto iniziale dell'autostrada Roma - Civitavecchia (A12).

A conclusione della riunione viene stabilito il prossimo incontro per il giorno *martedì 29 maggio 2007, alle ore 11.00*. In tale occasione sarà presentato da Uniontrasporti un approfondimento sul tema della Logistica con alcune ipotesi risolutive per le problematiche più urgenti.

Il Presidente dell'Osservatorio

(Raimondo Soria)

Il verbalizzante

(Olivia Cosimi)

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 29 maggio 2007

Si è svolta martedì 29 maggio 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 11.00, la quarta riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dr. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dr. Giovanni Proia - Camera di Commercio di Frosinone
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Ing. Antonello Fontanili - Uniontrasporti

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, il dott. Vincenzo Zottola, Presidente della CCIAA di Latina, il dott. Giuliano Pizzocchia, Vice Presidente della CCIAA di Rieti, il dott. Adalberto Meschini, Membro di Giunta della Camera di Commercio di Viterbo, il dott. Vittorio Macchitella di Uniontrasporti e la dott.ssa Luigia Preziuso di Unioncamere Lazio.

Su delega del dott. Mario Papetti, Presidente della CCIAA di Frosinone, è intervenuto alla riunione il dott. Giovanni Proia.

La **dott.ssa Conte** presenta un approfondimento sul tema della logistica per la città di Roma intitolato "La City Logistic a Roma: criticità e richiese".

Come prima osservazione, il **dott. Soria** chiede che il titolo venga modificato in "La Logistica Urbana a Roma: criticità e richieste".

Il **dott. Soria** sottolinea come questo *focus*, debba individuare ed analizzare le problematiche esistenti inerenti al sistema della logistica per la città di Roma e proporre, in secondo luogo, alcune ipotesi che possano essere risolutive alle problematiche incontrate dai diversi operatori del settore. Prospettando, ad esempio, delle soluzioni che prevedano la possibilità di decidere autonomamente se affidare o non affidare la consegna delle merci nelle aree riservate e all'interno della zona ZTL a terzi, preposti allo scopo, andando così incontro alle esigenze sia dei piccoli che dei grandi vettori.

Il **dott. Fontanili** consegna ai presenti due articoli pubblicati su "Il Sole 24 Ore Trasporti" del 16 e 28 aprile, uno inerente il progetto di "City Logistic" previsto a Frosinone e cofinanziato dal programma comunitario LIFE, rivolto alla distribuzione urbana delle merci; l'altro riguardante l'individuazione di una *location* per la costruzione di una piattaforma logistica a Roma.

Il **dott. Soria** ricorda che, per la città di Roma, l'Assessorato alla mobilità sta preparando un piano della logistica e delle merci che prevede la realizzazione di un certo numero di piazzole per lo scarico merci e l'armonizzazione degli orari e delle percorrenze, con l'obiettivo di abbattere l'impatto ambientale.

Da parte delle Associazioni di Categoria, c'è la disponibilità ad operare una trasformazione del parco macchine aziendale convertendo i propri mezzi a forme di alimentazione più sostenibile, optando per l'uso di combustibili puliti come il metano ed il GPL. Contribuendo e sostenendo, quindi, una politica ambientalista si augurano di potere usufruire, ad esempio, dell'accesso al centro storico non limitato ai soli orari attualmente consentiti nelle zone ZTL.

La **dott.ssa Conte** spiega che il lavoro, effettivamente, si propone di dare una panoramica della situazione esistente della logistica nella realtà romana attraverso l'analisi di tre temi principali:

1) l'organizzazione del territorio;
2) le caratteristiche principali relative la distribuzione delle merci a Roma;
3) le principali richieste degli operatori.

Attualmente l'accesso alle ZTL è regolato, secondo diverse tipologie, mediante il rilascio di un permesso a cui può esser associata una sola targa, come spiegato in maniera più dettagliata nell'allegato.

La distribuzione delle merci, per quanto riguarda la realtà romana, risente di alcune inefficienze che sono state raggruppate in "Criticità Organizzative" e "Criticità Infrastrutturali", che comprendono rispettivamente, ad esempio, le restrizioni alla circolazione nel centro storico, onerosità dei permessi, frammentazione degli operatori e la carenza di punti di raccolta oltre l'assenza di infrastrutture nel centro storico.

Per il **dott. Soria**, il termine stesso di "operatore" lascia presuppone che si abbia una propria infrastruttura; pertanto sarebbe più corretto includere, tra le "Criticità Organizzative", le differenzazioni di volume di traffico piuttosto che la frammentazione degli operatori.

Per la città di Roma, come precedentemente detto, la reale problematica consiste nella mancanza di un piano della logistica, che si traduce, ad esempio, con un mancato controllo sull'occupazione delle piazzole di scarico merci prestenti nel centro storico. Il 90% delle merci consegnate in città, infatti, sono distribuite da operatori in conto terzi che rappresentano il 10% dei veicoli che hanno accesso al centro storico, mentre viceversa il 90% dei veicoli che occupano le piazzole di sosta appartengono ad operatori in conto proprio, ad esempio i commercianti.

Per ovviare a tale problema una soluzione potrebbe essere rappresentata dall'utilizzo di un messaggio *sms*, inviato ad un centro servizi atac, che segnali l'orario esatto di arrivo nella piazzola fermo restando la presenza di un'orario massimo per l'occupazione della piazzola stessa.

Nel lavoro, come spiega la **dott.ssa Conte**, sono anche state analizzate, alcune delle principali richieste degli operatori e due proposte per il superamento di tali difficoltà:

1) Creazione di una piattaforma multi-società per accorpare tante piattaforme lontane dal centro storico (un progetto condotto dal Comune di Roma in collaborazione con i trasportatori e l'Associazione Trasportatori del Lazio);
2) Sfruttare le potenzialità dell'Interporto di Fiumicino.

Il **dott. Soria** sottolinea, a tal proposito, anche l'importanza strategica dell'Interporto di Tivoli.

Uno degli obiettivi primari del Sistema Paese e dello stesso Osservatorio resta, infatti, l'Intermodalità; pertanto i due progetti, legati alla nascita e allo sviluppo dei suddetti interporti, rimangono ai primi posti nella panoramica delle priorità di intervento del gruppo di lavoro.

A conclusione del *focus* vengono presentati due schemi riassuntivi che riportano alcuni esempi di città, italiane ed europee, dove si sono avute, o si stanno progettando, soluzioni alla Logistica Urbana.

Questo documento, rivisto ed ampliato con ulteriori informazioni, sarà presentato, dal dott. Soria e dal dott. Macchitella, alla riunione della "Tavola Rotonda" tra Istituzioni pubbliche e

Associazioni di Categoria che si terrà, il 7 giugno p.v., in occasione del progetto fieristico Transcom (Salone Trasporti Commerciali) presso la Nuova Fiera di Roma.

A chiudere la riunione è il Presidente dell'Osservatorio, il **dott. Soria**, che, in accordo con i presenti, procede con l'approvazione del verbale della riunione precedente.

Viene quindi stabilito che il prossimo incontro dell'Osservatorio si terrà il giorno *martedì 26 giugno 2007, alle ore 11.00*.

In tale occasione si propone un approfondimento sui fabbisogni infrastrutturali delle province di Frosinone, Latina, Viterbo e Rieti, in cui sia anche illustrata brevemente la situazione esistente per la scelta della *location* idonea alla costruzione del terzo scalo aereo laziale.

Il Presidente dell'Osservatorio

(Raimondo Soria)

Il verbalizzante

(Olivia Cosimi)

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 11 luglio 2007

Si è svolta mercoledì 11 luglio 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 11.00, la quinta riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dott. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dott. Adalberto Meschini - Camera di Commercio di Viterbo
- Dott. Giovanni Proia - Camera di Commercio di Frosinone
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Dott. Antonello Fontanili - Uniontrasporti

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, il dott. Vincenzo Zottola, Presidente della CCIAA di Latina, il dott. Giuliano Pizzocchia, Vice Presidente della CCIAA di Rieti, il dott. Vittorio Macchitella, Direttore Generale Uniontrasporti.

La **dott.ssa Conte** presenta un approfondimento intitolato "I fabbisogni infrastrutturali delle province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo".

Il **dott. Soria,** sottolineando come questa presentazione voglia mostrare il quadro generico della situazione infrastrutturale regionale, invita i singoli rappresentanti camerali a presentare, nelle riunioni successive, dati e documentazioni più dettagliate al fine di mettere in luce le problematiche rilevate e maggiormente sentite nelle singole province.

La **dott.ssa Conte** presentando una panoramica della situazione demografica del Lazio, rende noto che le province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo raccolgono il 28% della popolazione dell'intera regione, distribuita sul 69% del territorio.

Spiega, quindi, come sia stata analizzata l'organizzazione del territorio in riferimento ai sistemi Locali di Lavoro (SLL) presenti nella regione. Dai dati dell'ISFORT, che ha elaborato un indice di accessibilità basato sulla facilità di accesso per le aziende dei sistemi territoriali di lavoro ai nodi infrastrutturali, emerge che il Lazio occupa una posizione medio-alta, con un indice superiore a quello medio nazionale (rispettivamente 63,2 e 59,5).

A livello regionale, le aree con un valore dell'indice minore, quindi più penalizzate, sono quelle al confine regionale non attraversate dagli assi autostradali (si veda documento allegato).

In seguito sono analizzati gli indici di dotazione infrastrutturale per la rete stradale, ferroviaria, portuale ed aeroportuale dell'Istituto Tagliacarne. Gli indici sono calcolati tenendo conto sia dei parametri fisici che qualitativi:

ad esempio gli indici di dotazione della rete stradale delle province di Frosinone e Rieti hanno un valore elevato dipendente oltre che dall'estensione delle reti stradali anche da elementi qualitativi, quali caselli autostradali con tecnologia Viacard.

Il **dott. Proia** interviene chiedendo se l'indice di dotazione della rete ferroviaria per la provincia di Frosinone sia stato calcolato prendendo in riferimento anche la nuova linea ad alta velocità.

La **dott.ssa Conte** precisa che i dati riportati sono riferiti all'anno 2004, pertanto non includono i valori positivi attribuibili all'attivazione dell'alta velocità.

A tal proposito la **dott.ssa Preziuso** ribadisce l'importanza di indicare, per ogni dato presentato, l'anno di riferimento.

Anche il dato relativo l'indice di dotazione della rete ferroviaria di Viterbo, risulta notevolmente superiore al dato medio regionale e del Centro Italia, in quanto la provincia viene attraversata dalle principali linee ferroviarie che collegano le regioni centrali, anche se, come sottolinea il **dott. Meschini**, sembra non tenere conto delle reali problematiche relative all'efficienza del servizio ferroviario.

L'ing. Fontanili prospetta l'ipotesi di inserire nelle indagini congiunturali di ogni singola Camera alcune domande sul quadro globale infrastrutturale provinciale, da cui ricavare, dove possibile, dati aggiornati e che forniscano una fotografia più vicina alla realtà.

Proseguendo nell'illustrazione del *focus*, la **dott.ssa Conte** mostra l'indice di dotazione infrastrutturale per il sistema aeroportuale regionale: l'indice supera il valore medio nazionale per tutte le province laziali, anche se "gravita" intorno ai soli scali romani di Fiumicino e Ciampino.

Le diapositive successive riassumono gli investimenti in infrastrutture previsti per le diverse province, ed in rosso sono evidenziati quelli di priorità a livello nazionale previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A tal proposito, il **dott. Proia** elenca gli interventi ritenuti prioritari dalla Camera di Commercio, relativi al territorio del frusinate:

- completamento dei lavori per l'interporto;
- collegamenti dorsali tra Frosinone e Latina, nello specifico quello Formia-Cassino e quello per il collegamento di Frosinone con il centro ortofrutticolo di Fondi;
- integrazione degli attuali caselli di Ceprano e Ferentino, i quali dovrebbero andare ad inserisi nella realtà dell'interporto e, nel caso in cui Frosinone fosse scelto come *location* per la realizzazione del terzo scalo aeroportuale del Lazio, dell'aeroporto stesso.

Comunica, poi, che il 24 giugno è stato avviato il progetto "City Logistic Frosinone", un centro intermodale privato che prevede l'ottimizzazione della mobilità e della distribuzione urbana delle merci.

La Camera di Frosinone, inoltre, ha in programma la creazione di basi logistiche di appoggio in prossimità dei caselli autostradali di Cassino, Ceprano ed Anagni ed ha recentemente istituito un Osservatorio Economico, che si occupa di analizzare le proposte di sviluppo economico della provincia.

La presentazione si conclude con un elenco dei principali fabbisogni del sistema di trasporto delle province laziali, individuati da Uniontrasporti, come ad esempio il rafforzamento dei collegamenti infrastrutturali alle grandi reti SNIT (Sistema Nazionale Infrastrutture Trasporti), la riduzione della dipendenza dal nodo di Roma per i collegamenti alla rete di trasporto nazionale ed il conseguente decongestionamento del nodo di Roma.

L'**ing. Fontanili** si impegna a far pervenire ai rappresentanti delle cinque Camere di Commercio, prima del prossimo incontro, una tabella in cui siano riportate le criticità e le positività individuate da Uniontrasporti in riferimento alla scelta della *location* idonea alla costruzione del terzo scalo aeroportuale del Lazio.

Il **dott. Soria,** in accordo con i presenti, procede con l'approvazione del verbale della riunione precedente. Suggerisce, quindi, di inviare copia del presente verbale anche alle Camere di Commercio di Rieti e Latina che non hanno potuto prender parte alla riunione, accompagnato da una memoria in cui si richieda la presentazione, per la prossima riunione, di una documentazione specifica della situazione infrastrutturale provinciale.

Propone, inoltre, di organizzare delle presentazioni e/o dei convegni presso, ad esempio, le sedi delle Camere di Commercio al fine di esternalizzare gli studi prodotti nell'ambito dell'Osservatorio.

Viene quindi stabilito che il prossimo incontro dell'Osservatorio si terrà il giorno *martedì 25 settembre 2007, alle ore 10.30*.

In tale occasione i rappresentanti di ogni CdC sono invitati a presentare i dati e gli approfondimenti inerenti le criticità infrastrutturali della propria provincia.

Il Presidente dell'Osservatorio

(Raimondo Soria)

Il verbalizzante

(Olivia Cosimi)

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 25 settembre 2007

Si è svolta martedì 25 settembre 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 10.45, la quinta riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dott. Giuliano Pizzocchia - Camera di Commercio di Rieti
- Dott. Giovanni Proia - Camera di Commercio di Frosinone
- Dott. Antonio Rampini - Camera di Commercio di Latina
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Dott. Vittorio Macchitella - Uniontrasporti

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, il dott. Raimondo Soria, Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta della CCIAA di Roma, il dott. Adalberto Meschini, Membro di Giunta della CCIAA di Viterbo ed il dott. Antonello Fontanili di Uniontrasporti.

La **dott.ssa Preziuso**, all'inizio della riunione, comunica ai presenti che il giorno 9 ottobre si terrà presso il Tempio di Adriano un convegno organizzato dal Il Sole 24 Ore sulla situazione economica di Roma e del Lazio, in occasione del lancio di un inserto settimanale.

Pertanto chiede ai partecipanti il loro consenso, nel caso in cui fosse richiesto, a presentare in tale circostanza un documento di sintesi sul sistema infrastrutturale del Lazio, occasione per ufficializzare il lavoro dell'Osservatorio.

L'eventuale documento di presentazione dell'Osservatorio Infrastrutture e Trasporti sarebbe ovviamente diffuso solo dietro approvazione dei componenti del Comitato di Gestione dell'Osservatorio.

La **dott.ssa Conte** presenta un approfondimento intitolato "Il terzo scalo aeroportuale regionale", basato sui dati estrapolati da documenti ufficiali, studi e articoli recentemente pubblicati in riferimento alle possibili candidature di Frosinone, Latina e Viterbo.

Il lavoro, teso a dare una fotografia della situazione attuale, vuole essere uno schema di base da ampliare attraverso le informazioni ed i dati presentati dalle Camere di Commercio interessate dalle candidature.

In linea generale, riferisce che nel 2005 il traffico aereo commerciale ha visto un incremento del 5,2% rispetto l'anno precedente, tenuto conto dei movimenti sia a livello nazionale che internazionale.

Il **dott. Macchitella** sottolinea come le ragioni di questa crescita siano dovute principalmente all'aumento dei voli offerti dalle compagnie *low cost*. Da quanto si deduce dai dati di fonte Assaeroporti, gli incrementi più significativi si sono registrati per gli scali di Ciampino e Treviso, in accordo con la linea di condotta delle compagnie aeree *low cost* che, normalmente, si appoggiano a scali minori per usufruire di costi inferiori.

La **dott.ssa Conte** riporta ulteriori dati secondo cui, nel 2005, il 18% del totale passeggeri ha utilizzato voli *low cost*. Sulle rotte internazionali la quota di traffico si attesta al 26%, mentre su quelle nazionali intorno all'8%.

In Italia potrebbe affermarsi, seguendo l'esempio europeo, la tendenza alla specializzazione degli scali minori che sorgono nelle strette vicinanze delle principali città, come ad esempio Roma, Milano e Napoli, destinati esclusivamente al traffico delle compagnie *low cost*.

Prosegue, poi, con l'elenco degli aeroporti laziali ed il confronto tra i movimenti, registrati nel 2005, nei principali aeroporti del centro Italia. Spiega come il traffico aereo dei due aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino raccolga circa il 37% del traffico nazionale ed il 78% di quello del centro Italia e chiarisce come il dato negativo del 2005 di Firenze risenta della chiusura di circa 2 mesi dell'aeroporto.

Secondo il **dott. Macchitella,** nel vaglio delle diverse candidature, l'analisi è stata incentrata prevalentemente sulle problematiche legate al territorio, trascurando quelle connesse al sistema infrastrutturale che lo caratterizza. I collegamenti esistenti con la Capitale e le possibili linee di espansione, invece, dovrebbero avere un peso di estrema rilevanza nella scelta della *location* idonea, proprio in funzione del futuro sviluppo dell'aeroporto stesso.

Comunica poi che, di recente, si è aggiunta alle candidature per il terzo scalo aeroportuale del Lazio anche quella di Tarquinia, che possiede una pista attualmente utilizzata per il volo a vela.

Il **dott. Pizzocchia** comunica che anche nella provincia di Rieti si è formato un movimento spontaneo a favore della costruzione del terzo scalo aeroportuale nella piana reatina, anche se Rieti non è tra le *location* candidate alla costruzione del terzo scalo.

La **dott.ssa Conte** illustra, quindi, uno schema in cui sono riportati i dati tecnici e gli interventi programmati per i tre aeroporti attualmente esistenti nelle province candidate ad ospitare il terzo scalo del Lazio: Frosinone, Latina e Viterbo.

Il **dott. Rampini** chiede che i dati citati nel lavoro vengano rivisti sulla base anche di quelli emersi dagli studi effettuati per conto dalla Camera di Commercio di Latina. A tal proposito consegna alla dott.ssa Preziuso quattro documenti:

- Aeroporto di Latina - *Il Terzo Aeroporto di Roma*;
- Sintesi dello *Studio di fattibilità per l'aeroporto di Latina*, commissionato al Dipartimento Idraulica Trasporti e Strade (DITS) dell'Università La Sapienza;
- *Intesa di Programma per lo sviluppo del sistema produttivo e la ripresa dell'occupazione in provincia di Latina;*
- *Protocollo di Intesa tra la Regione Lazio e Istituzioni, Parti Economiche e Sociali*.

Tra i diversi studi preliminari, effettuati da vari enti, emerge quello dell'Enac in cui, ipotizzando un traffico di 9 milioni di passeggeri annui, con una capacità operativa di circa 200 movimenti giornalieri, sono state individuate le caratteristiche principali che dovrebbero qualificare il terzo scalo aeroportuale.

La **dott.ssa Conte** riporta, quindi, le caratteristiche tecniche dei tre probabili scali laziali, le criticità rilevate, le opportunità di fattibilità e sviluppo di ognuno.

In proposito il **dott. Proia** precisa che la distanza dell'aeroporto di Frosinone con il centro di Roma è, in realtà, inferiore al dato riportato di 80 Km e che, nella stessa localizzazione, è stato già predisposto il passaggio dei treni ad Alta Velocità.

La vicinanza con il centro intermodale potrebbe, inoltre, essere una risorsa importante per incentivare un nuovo sistema di modalità in funzione del cargo merci.

Secondo il **dott. Macchitella**, invece, gli investimenti per il trasporto merci, in Italia, sono indirizzati prevalentemente verso l'intermodalità ferroviaria o marittima, come emerso da un recente studio effettuato da Uniontrasporti proprio in merito al cargo.

A livello nazionale, la distanza media del trasporto merci è di circa 70 Km, quindi risulta strettamente vincolato all'utilizzo dei mezzi su strada; nel caso delle lunghe distanze, oltre i 500 Km, il mezzo di trasporto più utilizzato continua ad essere il treno.

La **dott.ssa Conte** sottolinea che, se la scelta del terzo scalo aeroportuale dovesse ricadere su Frosinone, il turismo termale potrebbe diventare una fonte di attrazione per un gran numero di visitatori, incidendo sui dati positivi del turismo per la provincia emersi dallo studio dell'Enac.

Secondo il **dott. Proia**, in un'ottica di miglioramento e sviluppo della provincia di Frosinone, si dovrebbe ugualmente dare seguito alla costruzione dell'aeroporto, anche nel caso in cui Frosinone non fosse scelta come *location* del terzo scalo aeroportuale del Lazio.

Comunica, inoltre, di aver richiesto copia dello studio condotto dalla Provincia e che invierà la documentazione quanto prima.

Chiede, inoltre, di poter ricevere una copia della documentazione consegnata dal dott. Rampini.

Nell'ultimo intervento il **dott. Pizzocchia**, facendo riferimento alle criticità e alle caratteristiche positive emerse dal confronto tra le *location* per la collocazione del terzo scalo del Lazio, ritiene si debba seguire un giudizio di maggiore imparzialità nell'indicare la provincia più idonea.

Dal prossimo incontro il **dott. Proia** e il **dott. Pizzocchia** chiedono che l'orario della riunione venga nuovamente posticipato alle *ore 11.00*.

La data e l'approfondimento del successivo incontro saranno stabiliti dal Presidente dell'Osservatorio e comunicati nella prossima Convocazione.

Il Presidente dell'Osservatorio

(Raimondo Soria)

Il verbalizzante

(Olivia Cosimi)

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 7 dicembre 2007

Si è svolta venerdì 7 dicembre 2007, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 11.00, la settima riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dott. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dott. Adalberto Meschini - Camera di Commercio di Viterbo
- Dott. Giovanni Proia - Camera di Commercio di Frosinone
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Dott. Vittorio Macchitella - Uniontrasporti

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, il dott. Giuliano Pizzocchia, Vice Presidente della CCIAA di Rieti, il dott. Antonio Rampini, Segretario Generale della CCIAA di Latina, il dott. Antonello Fontanili di Uniontrasporti.

Il *focus* di approfondimento presentato dalla dott.ssa Conte analizza la situazione del sistema portuale per le province del Lazio, approfondendone accessibilità, criticità e prospettive. Nel dare una visione più ampia della situazione portuale esistente, la **dott.ssa Conte** ricorda che a livello europeo (Ue 27) nel 2005, secondo l'Eurostat, il 60% del trasporto marittimo ha riguardato destinazioni/origini extra Ue; il 28% internazionali intra-Ue e solo l'11% nazionali.

Nella classifica dei primi 20 porti per il trasporto merci, Rotterdam rimane il principale porto europeo per quantità di merci movimentate, mentre Taranto, primo porto italiano, è al 12° posto in Europa.

Il **dott. Macchitella** fa presente che negli ultimi anni il divario con i porti del Nord si è ridotto, ma, la crescita dei porti del Mediterraneo continua ad essere lenta.

Riferisce, inoltre, che Uniontrasporti fa parte di un Gruppo di lavoro che coinvolge la Camera di Commercio di Genova, alcune Camere del Piemonte e alcune delle Camere Svizzere e Tedesche, impegnate in un progetto per lo sviluppo del Corridoio 24 Genova-Rotterdam. A tal proposito, sottolinea l'importanza dei collegamenti terra-mare in prospettiva dello sviluppo delle cosìdette "Autostrade del Mare".

Dallo studio condotto da Uniontrasporti, *La rete degli interporti rispetto al sistema europeo dei trasporti,* emerge come gli interporti abbiano un ruolo fondamentale nello sviluppo del porto di riferimento. In Europa, infatti, nascono e si sviluppano come un ampliamento del porto stesso, offrendo quegli spazi necessari per la

movimentazione delle merci, cosa che, purtroppo, non sempre avviene in Italia. Questa situazione, insieme alla mancanza di collegamenti via terra, ad esempio, influisce sul porto di Gioia Tauro, 6° nella classifica dei primi 20 porti per il trasporto *container*, la cui importanza è legata, prevalentemente, al transito.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, invece, non ci sono differenze significative tra il numero di passeggeri imbarcati e quelli sbarcati, ed Italia e Grecia fanno registrare per l'anno 2005 i valori percentuali più alti.

Il **dott. Soria** chiede che vengano verificati i dati relativi alla tabella *Ripartizione degli accosti per servizio nei porti italiani 2006,* in particolar modo quelli relativi al diporto.

La **dott.ssa Conte** presenta quindi i dati legati all'andamento del traffico portuale per gli anni 2000-2005. Emerge una differenza tra il movimento delle merci, che aumenta con ritmi irregolari, e quello dei passeggeri che, invece, mostra un calo dovuto all'incremento del numero delle compagnie aeree *low cost*. Mostra, poi, una classifica dei porti italiani per trasporto passeggeri realizzato nel 2005 in cui l'unico porto laziale presente è quello di Civitavecchia (11° posto).

Illustra, quindi, i sistemi stradale e ferroviario laziali esistenti rispetto la localizzazione dei porti presenti nella regione.

Nel 2006 i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono stati raggruppati sotto un'unica Autorità Portuale. Le Capitanerie hanno mantenuto le loro competenze solo in relazione alla sicurezza. Nell'anno stesso anno, il porto di Civitavecchia ha visto crescere tutti i comparti ad eccezione delle rinfuse liquide e dei *container*. Le potenzialità di crescita sono legate, oltre alla posizione geografica strategica, al collegamento con la linea ferroviaria Torino-Reggio Calabria, con l'autostrada A12 e all'attività logistica legata al Centro Intermodale.

Essendo membro del Comitato Portuale del porto di Civitavecchia, il **dott. Soria** precisa che, attualmente, il *terminal* per lo scambio ferro-gomma non è ancora attivo.

Il **dott. Meschini** comunica che, in base alle ultime direttive dell'Unione Europea, è stata programmata la riattivazione della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte in prospettiva anche del completamento della superstrada Orte-Civitavecchia ed in funzione di un ulteriore sviluppo del porto di Civitavecchia.

Il **dott. Macchitella** chiede al dott. Meschini se la città e la provincia di Viterbo iniziano a beneficiare dell'indotto legato al traffico crocieristico.

Secondo il **dott. Meschini**, attualmente, è la zona di Tarquinia che, in maggior modo, risente della crescita del porto di Civitavecchia, intorno al quale diverse istituzioni e le società produttrici di energia elettrica si stanno adoperando per incentivare la formazione di un polo commerciale-industriale.

Anche l'Autorità Portuale, comunica il **dott. Soria**, mostra una disponibilità verso i diversi attori presenti sul territorio che mirino a sviluppare le attività legate alla cantieristica navale.

Sottolinea, poi, che i progetti elencati dalla dott.ssa Conte, come priorità dell'Autorità Portuale, sono in realtà obbiettivi della vecchia amministrazione e che le nuove linee guida non sono ancora state definite.

La **dott.ssa Conte** passa quindi alla descrizione del porto di Fiumicino, che viene prevalentemente indicato quale scalo specializzato, poiché movimenta circa il 50% dei prodotti petroliferi della regione. Continua inoltre ad essere un porto importante per la pesca ed il diporto e, negli ultimi anni, come sottolinea il **dott. Soria**, ha visto incrementare anche il traffico passeggeri, legato ai collegamenti con le isole ponziane, la Sardegna ed il golfo di Napoli.

Le politiche di sviluppo per il porto di Fiumicino sono legate, data la notevole vicinanza, sia allo sviluppo dell'area logistica dell'aeroporto, che prevede la costruzione del collegamento ferroviario diretto porto-aeroporto, sia alla realizzazione di un porto turistico nella zona di Isola Sacra, che attualmente risulta essere il "porto canale" più grande di Italia.

Tuttavia, l'intermodalità aerea per la mobilitazione delle merci continua a favorire Civitavecchia, essendo l'interporto di Fiumicino direttamente collegato con l'autostrada A12.

Il porto di Gaeta, spiega la **dott.ssa Conte**, si caratterizza, invece, per una predisposizione al traffico da diporto e passeggeri. La tipologia delle merci trattate è costituita principalmente da prodotti siderurgici e petroliferi, tuttavia il porto è attrezzato per il trattamento dei prodotti agroalimentari in particolare di quelli refrigerati. Il Piano Regolatore portuale, infatti, prevede la costruzione di una piattaforma logistica per le merci a temperatura controllata in funzione della vicinanza con il mercato di Fondi. Attualmente il porto è penalizzato dalla mancanza di collegamenti diretti con l'autostrada A1 e alla rete ferroviaria. Tra i progetti di sviluppo e riqualificazione della zona portuale di Gaeta, sono previsti: la realizzazione di una bretella di collegamento con l'autostrada Roma-Latina e della linea ferroviaria Formia-Gaeta; la creazione di un'area per la movimentazione e la sosta di merci e *container*; la realizzazione di nuove banchine.

Il Presidente dell'Osservatorio, in accordo con gli altri partecipanti, suggerisce alla dott.ssa Conte di analizzare più nel dettaglio, nell'elaborazione dei prossimi *focus*, le singole situazioni o problematiche rilevate sul territorio. Ricorda, quindi, che il lavoro dell'Osservatorio dovrebbe basarsi sulla capacità di evidenziare, contemporaneamente, possibili soluzioni e prospettive di sviluppo esistenti per aziende ed imprenditori.

Ipotizzando di trattare *l'accesso ai porti*, il **dott. Soria** propone, ad esempio, di indicare quanti e quali servizi vengono offerti; chi sono i principali utilizzatori dei

porti; quali sono i settori e le attività che beneficiano della presenza del porto, quali quelle nuove che potrebbero rientrare nell'economia che gli ruota intorno.

A tal proposito la **dott.ssa Conte** chiede se le Camere di Commercio sono in grado di fornirle alcuni nominativi di associati da intervistare, al fine di individuare le richieste e le difficoltà di accesso rilevate delle imprese operanti sul territorio.

Per il **dott. Meschini** bisognerebbe verificare se la Finanziaria 2007 preveda che alcune risorse aggiuntive dell'Extragettito vengano destinate alle Autorità Portuali.

La data e l'approfondimento del successivo incontro saranno stabiliti dal Presidente dell'Osservatorio e comunicati ai partecipanti.

Il Presidente dell'Osservatorio
Raimondo Soria

I verbalizzanti

Luigia Preziuso

Olivia Cosimi

Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio

Verbale della riunione del 19 marzo 2008

Si è svolta mercoledì 19 marzo 2008, presso la Sala Giunta della Presidenza della CCIAA di Roma, con inizio alle ore 10.30, l'ottava riunione dell'*Osservatorio Infrastrutture e Trasporti del Lazio*.

Sono presenti:

- Dott. Raimondo Soria - Presidente dell'Osservatorio e Membro di Giunta CCIAA di Roma
- Dott. Adalberto Meschini - Camera di Commercio di Viterbo
- Dott. Giovanni Proia - Camera di Commercio di Frosinone
- Dott. Antonio Rampini - Camera di Commercio di Latina
- Dott.ssa Olivia Cosimi - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Luigia Preziuso - Area Studi Unioncamere Lazio
- Dott.ssa Iolanda Conte - Uniontrasporti
- Dott. Vittorio Macchitella - Uniontrasporti
- Dott. Francesco Benevolo - Rete Autostrade Mediterranee

Sono assenti giustificati: il dott. Pietro Abate, Direttore Generale Unioncamere Lazio, Giuliano Pizzocchia, Vice Presidente della CCIAA di Rieti, il dott. Antonello Fontanili di Uniontrasporti.

Il **dott. Soria** comunica ai presenti la propria intenzione di inviare, quale Presidente dell'Osservatorio Infrastrutture e Trasporti, una lettera al Presidente di Unioncamere Lazio, Andrea Mondello, con l'obiettivo di fornire un breve resoconto dell'attività svolta dall'Osservatorio, nel corso del primo anno di lavoro. Quindi, chiede alla dott.ssa Preziuso di leggere ai presenti una prima stesura di tale lettera, elaborata con la collaborazione del dott. Macchitella, invitandoli, successivamente, ad esprimere la propria opinione in proposito.

I partecipanti concordano e stabiliscono di procedere ed inviare, per conoscenza, una copia della lettera a tutti i Presidenti delle Camere di Commercio del Lazio.

Il **dott. Soria**, inoltre, ritiene possa essere opportuno pubblicare *on line* il materiale fino ad ora raccolto ed organizzare una conferenza *ad hoc* per la presentazione di tali ricerche che coinvolga i principali enti istituzionali della regione. In alternativa, suggerisce di presentare tali dati il prossimo 8 maggio, in occasione della VI edizione della Giornata dell'Economia, che avrà tra i temi di principale interesse proprio quello delle infrastrutture.

La **dott.ssa Preziuso** ricorda al Presidente Soria che, solitamente, il programma della Giornata dell'Economia prevede vengano presentati i dati nazionali e quelli provinciali e non quelli regionali.

Il **dott. Soria** ne prende atto e cede la parola al dott. Francesco Benevolo, direttore della Società RAM S.p.a., Rete Autostrade Mediterranee, invitato a partecipare alla riunione, quale esperto del settore, da Unioncamere Lazio.

Il **dott. Benevolo** spiega brevemente come, nel 2004, Sviluppo Italia ed il Ministero dei Trasporti abbiano istituito la società Rete Autostrade Mediterranee per promuovere lo sviluppo del trasporto via mare e le reti ad esso collegate nell'attuazione delle direttive europee sulle Autostrade del Mare. Per semplificare la storia del percorso evolutivo in Italia delle Autostrade del Mare, ritiene sia possibile suddividerla in quattro fasi:

1. *Fase della crescita spontanea (1960-1980);*
2. *Fase dei tentativi di messa a sistema (1980-2004),* in cui sono stati proposti diversi progetti (nessuno dei quali ha avuto esito positivo);
3. *Fase della svolta comunitaria (2004-2007),* in cui sono state presentate alcune proposte progettuali nell'ambito di diversi bandi europei quali, ad es., il *Progetto 21* ed il *Programma Marco Polo*.
4. *Fase odierna (2008-2011),* che vede, per esempio, l'avvio di un programma volto a finanziare la ricerca in Europa a favore della creazione di poli di eccellenza, dello sviluppo delle infrastrutture e del progetto Ecobonus. Quest'ultimo prevede la concessione di incentivi economici a quegli operatori del settore disposti ad incrementare il numero delle proprie merci trasportate via mare, ad acquistare nuove attrezzature oltre che a promuovere forme di associazionismo.

Il **dott. Soria**, quale presidente dell'associazione ALAS Confetra, assicura la disponibilità degli autotrasportatori ad un maggior utilizzo delle Autostrade del Mare, specialmente per le tratte medio-lunghe, soprattutto nel momento in cui potranno usufruire degli incentivi, come previsto dal Programma Ecobonus.

Il **dott. Macchitella** domanda al dott. Benevolo quali siano i requisiti per accedere ai fondi previsti dall'Ecobonus.

Il **dott. Benevolo** spiega che non tutte le tratte sono classificate come Autostrade del Mare: infatti, vengono considerate tali solo quelle rotte marittime che garantiscono collegamenti regolari tra due porti, creando un sistema efficiente di trasporto intermodale delle merci, consentendo una decongestione del traffico stradale. In proposito consegna uno schema sui collegamenti marittimi. Rispondendo poi al dott. Macchitella chiarisce che per accedere ai contributi i soggetti interessati devono presentare una domanda al Ministero dei Trasporti, accompagnata da tutte le informazioni riguardanti l'azienda e dalle certificazioni relative al numero di viaggi ed alle quantità di merci trasportate per il periodo per cui si chiede il contributo. La percentuale riconosciuta è massimo del 30%.

Attualmente, sulle medie e lunghe percorrenze, il traffico pesante trasportato dalle navi, accompagnato e non, è di circa il 3-4% del traffico merci totale. L'obiettivo è quello di incrementare questa percentuale fino a raggiungere l'8-10%, anche nella prospettiva futura che lo *Short Sea Shipping*, (ossia il trasporto dei soli *container*) venga maggiormente utilizzato. L'auspicio è che si giunga alla costituzione di veri e propri caselli autostradali marittimi. Tuttavia, la mancanza di infrastrutture adeguate a sostegno dei porti, dell'accessibilità agli stessi ed i collegamenti con le rispettive aree logistiche, continuano a rappresentare i principali problemi legati al trasporto merci marittimo, rimanendo un grande ostacolo allo sviluppo e all'utilizzo delle Autostrade del Mare.

Il **dott. Soria** concorda con quanto detto dal dott. Benevolo, ma sostiene che il porto di Civitavecchia sia un'eccezione alla situazione esistente in Italia. Negli ultimi anni, infatti, il porto di Civitavecchia ha ampliato il proprio traffico commerciale ed è diventato un importante scalo nel traffico crocieristico. Sono in fase di realizzazione i lavori per l'ampliamento delle banchine utilizzate per lo scarico delle merci e della piattaforma logistica, che consentirà di rendere il nodo di Civitavecchia un polo di scambio integrato di livello nazionale ed internazionale.

Il **dott. Benevolo** conviene con il ruolo strategico del porto di Civitavecchia, dato dalla propria posizione e dalle ampie possibilità di sviluppo sottolineando anche che, attualmente, è interessato da 3 rotte nazionali su 18 e da 3 rotte internazionali su 11. Tuttavia ritiene che la mancanza di una vocazione strategica ben definita possa essere motivo di stallo per lo sviluppo del porto.

Il **dott. Meschini** chiede al dott. Benevolo se la recente istituzione del Distretto della Nautica avrà un impatto benefico sulla crescita del porto di Civitavecchia e le attività ad esso connesse.

Per il **dott. Benevolo** le possibilità di crescita legate al mondo della nautica in generale e conseguentemente anche per il porto di Civitavecchia e per il territorio circostante, sono innumerevoli: si cita ad es. il successo riscosso dalla manifestazione Big Blu, svoltasi recentemente presso la Nuova Fiera di Roma.

Il **dott. Soria** ed il **dott. Rampini** ritengono, però, che manifestazioni di tale importanza debbano godere di un periodo espositivo più lungo, come accade per il Salone Nautico di Genova, così da garantire l'accesso ad un maggior numero di utenti. Ritengono, inoltre, che dotare la Fiera di un "porto banchina" lungo il Tevere possa contribuire ad aumentare l'interesse per la manifestazione.

Il **dott. Benevolo** suggerisce di attivare un *Master Plan*, coordinato dalla RAM, volto a rilevare le infrastrutture presenti, le progettualità in essere, gli attori da coinvolgere, così da supportare le istituzioni nei diversi interventi per lo sviluppo del territorio. Le priorità della pianificazione sarebbero volte ad analizzare in dettaglio il rapporto esistente tra Autostrade del Mare e sistema portuale marittimo della

regione Lazio, a valorizzare le opportunità presenti (es. Ecobonus) ed a sviluppare progetti di filiera (es. filiera del freddo, progetto per l'ortofrutta CAR-Africa).

Secondo il **dott. Soria** questo ruolo, almeno in parte, è già stato assunto dalle Associazioni di Categoria, impegnate a stabilire una maggiore comunicazione e collaborazione fra istituzioni. Inoltre la CdC di Roma sta investendo in infrastrutture come: la costruzione di nuovi magazzini per lo stoccaggio e la conservazione dei prodotti legati alla filiera del freddo, sia per l'agroalimentare che per il farmaceutico, o lo spostamento del Mattatoio e del Mercato dei Fiori in nuove aree. Anche la Regione Lazio ha previsto, nel proprio piano di sviluppo per le infrastrutture, la realizzazione di diverse opere quali ad es. la costituzione dei tre interporti (Frosinone, Orte e Tivoli).

Concorda, invece, con il dott. Benevolo quando asserisce che Civitavecchia dovrebbe sviluppare una vocazione su più fronti, cogliendo le diverse e numerose possibilità di sviluppo del sistema laziale.

La **dott.ssa Preziuso** si impegna ad inviare in formato elettronico, ad ognuno dei membri del Comitato di Gestione, il *file* della presentazione curata dalla dott.ssa Conte sulle "Autostrade del Mare" che, per mancanza del tempo necessario, non è stata illustrata nel corso della riunione.

Ia **dott.ssa Conte**, infine, si impegna a far pervenire alla dott.ssa Preziuso una breve relazione che sintetizzi gli argomenti trattati nel corso delle diverse riunioni dell'Osservatorio.

Il Presidente dell'Osservatorio

Raimondo Soria

Il verbalizzante

Olivia Cosimi

BIBLIOGRAFIA

Enac, 2007, *"Annuario statistico del trasporto aereo"*, anno 2006, Roma

Istat, 2007, "*Statistiche in breve: il trasporto merci in Italia, anno 2005"*, Roma

Istat, 2007, *"Il trasporto merci su strada, anni 2000-2005"*, Roma

Istat, 2007, *"Annuario statistico italiano, 2006"* Roma

Istituto Guglielmo Tagliacarne, 2006 *"La dotazione delle infrastrutture nelle province italiane"* Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2006, "*Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti"*, Roma

Regione Lazio, *"Piano Regionale dei trasporti"*, Roma

Unioncamere, 2007 "S*cenario di sviluppo delle economie locali italiane 2007-2010*" Roma

WEBGRAFIA

ANAS: http://www.stradeanas.it/

AUTOSTRADE PER L'ITALIA: http://www.autostrade.it/

DEMO ISTAT: http://demo.istat.it/

ISTITUTO GUGLIELMO TAGLIACARNE: http://www.tagliacarne.it

ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA: http://www.istat.it

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE: http://www.tesoro.it/welcome.asp

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI: http://www.infrastrutturetrasporti.it

PORTALE ITALIANO SULLA GEOGRAFIA: http://www.globalgeografia.com

RETE FERROVIARIA ITALIANA: http://www.rfi.it

UNIONCAMERE ITALIANA: http://www.unioncamere.it

WIKIPEDIA: http://www.wikipedia.it/