

# LAZIO 2010

**LA FORZA DELLA  
BUONA POLITICA**

**CONTRIBUTI PROGRAMMATICI**

**MOBILITA' 2010-2015**

DALL'EMERGENZA ALL'EUROPA

**GIOVANNI CARAPPELLA PER EMMA BONINO PRESIDENTE**

**U**na regione che vuole crescere, deve potersi muovere: devono potersi muovere i cittadini verso i posti di lavoro e di studio, devono potersi muovere le merci prodotte dalle imprese del territorio, deve "muoversi" lo sviluppo per trasformarsi in opportunità di mobilità sociale.

## L'eredità ricevuta

Nel 2005, dopo cinque anni di governo del centrodestra, il trasporto pubblico regionale era caratterizzato da una condizione di abbandono e di emergenza quotidiana.

L'amministrazione Storace non aveva attuato alcuna politica della mobilità, non aveva redatto il Piano regionale dei trasporti, non aveva fatto aprire alcun nuovo cantiere per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee ferroviarie, né realizzare alcuna nuova stazione.

### In compenso aveva drasticamente ridotto i finanziamenti per il trasporto pubblico.

Basta ricordare che il servizio ferroviario regionale presentava una puntualità media sulla rete inferiore all'80% entro i 5 minuti (*1 treno su 5 sempre in ritardo*) con picchi al 60% (*2 treni su 5 sempre in ritardo*) su linee come la Roma-Formia, la Roma-Viterbo, la Roma-Civitavecchia.

Le stazioni si presentavano in completo degrado, l'affollamento dei treni causava grande disagio per i pendolari, con frequenti proteste diffuse su tutto il territorio. Una situazione al limite del collasso, cui si è fatto fronte in questi 5 anni **triplicando le risorse annuali stanziare sul capitolo specifico della mobilità**, nonostante i forti vincoli finanziari derivanti dagli sperperi della malasanità della Giunta Storace.

## Le azioni svolte

L'amministrazione di centrosinistra ha migliorato i servizi del trasporto pubblico:

- acquistando 50 nuovi treni (Vivalto e Minuetto) e oltre 350 autobus con un investimento superiore ai 265 milioni di euro;
- aprendo nuove stazioni sulle linee ferroviarie regionali (Parco Leonardo, Fiera di Roma, Val D'Ala, Quattro Venti, Serenissima, Palmiro Togliatti, La Rustica Città) per consentire a migliaia di cittadini l'accesso diretto al trasporto su ferro;
- potenziando le infrastrutture esistenti (raddoppio della FR2 fino a Lunghezza, attivazione del quarto binario a Roma Trastevere, prolungamento della FR3 da Viterbo-Cesano-San Pietro fino a Roma Ostiense) per consentire l'aumento delle corse giornaliere per gli utenti, soprattutto nella fascia dei pendolari;
- promuovendo modelli di esercizio finalizzati a soddisfare le esigenze dei cittadini, differenziando il servizio re-

gionale (pendolari) da quello metropolitano; (*sulla Fr3 Roma-Cesano-Viterbo sono state inserite alcune corse aggiuntive dirette, nella fascia pendolari, senza fermate intermedie all'interno del Comune di Roma. Il treno proveniente da Viterbo fa le fermate di rito fino a Cesano per poi raggiungere direttamente la stazione di Valle Aurelia - collegamento con la metro A - con un notevole risparmio di tempo per i pendolari*).

L'entrata in esercizio dei nuovi treni, Vivalto e Minuetto, ha permesso di offrire ai cittadini prestazioni elevate, migliori livelli di sicurezza, ampia disponibilità di posti, migliore accessibilità grazie al pianale ribassato (a raso con le banchine delle stazioni) e maggiore confort di viaggio, con aria condizionata, servizi igienici adeguati e prese per i notebook (si può lavorare in treno), così come sono migliorate le prestazioni offerte dai nuovi autobus di linea, più confortevoli e sicuri ed a basso impatto ambientale.

Il complesso delle azioni svolte - insieme a una costante attenzione alla soddisfazione delle esigenze e delle richieste dei cittadini - ha permesso di **dimezzare** il numero dei treni in ritardo (1 su 10 nel 2008) e di **incrementare** l'offerta di trasporto in termini di posti al giorno fin quasi **a raddoppiarla** (dai 380.000 posti/giorno del 2004 ai 650.000 del 2009).

## I prossimi cinque anni

Superata l'emergenza, nel prossimo quinquennio si proseguirà con rinnovato impegno, nella politica di efficientamento, innovazione e sviluppo del complesso sistema della mobilità con l'obiettivo di garantire ad ogni cittadino del Lazio il diritto a muoversi con livelli di servizio della migliore tradizione europea, consentendogli di spostarsi:

- in condizioni di assoluta sicurezza, sui mezzi pubblici e privati, su gomma e su ferro, per mare e per cielo;
- in tempi certi e ridotti, in modo da recuperare tempo per il lavoro, la famiglia, il tempo libero;
- con il massimo comfort;
- in maniera informata;
- al minor costo;

Si procederà pertanto migliorando prima di tutto il servizio di trasporto pubblico, agendo su tre leve fondamentali:

1. Realizzazione di un modello organizzativo ( sistema di regole e di governo) capace di ottimizzare le risorse disponibili e attrarre finanziamenti privati;
2. Recupero del gap infrastrutturale e di servizio nei confronti dell'Europa, per rendere la scelta del trasporto pubblico un'alternativa appetibile in termini di sicurezza, prestazioni, comfort, ambiente, informazione e costi;
3. Impegno sull'innovazione tecnologica e sull'informazione, per dare ai cittadini un servizio più facilmente accessibile, certo, trasparente.

## 1. LE REGOLE E IL GOVERNO DEL SISTEMA (IL MODELLO ORGANIZZATIVO)

Le regole ed il governo del sistema costituiscono lo strumento attraverso cui presiedere, ordinare e governare il trasporto pubblico, assumendo come valori di riferimento:

- la piena realizzazione dell'interesse pubblico alla mobilità;
- la salvaguardia dei diritti dei lavoratori e delle fasce più deboli;
- la sicurezza e il rispetto dell'ambiente;
- la trasparenza delle azioni di governo e di gestione;
- il buon uso delle risorse finanziarie pubbliche;
- la buona amministrazione delle aziende.

Anche parlando di regole, il punto di riferimento resta il cittadino che aspetta un mezzo pubblico, che lo vuole pulito e confortevole, puntuale e sicuro, con frequenze regolari e accettabili.

Negli ultimi quindici anni la discussione sulle regole del TPL ci ha visto protagonisti: con le due leggi Bassanini del 1997 sul processo di riforma della pubblica amministrazione e con il decreto Burlando sul trasporto pubblico locale abbiamo avviato, primi in Italia, un percorso di liberalizzazione per la gestione dei servizi pubblici locali. Alla base di quell'orientamento e di quelle scelte politiche vi era l'ambizione di voler regolare il mercato dei servizi, con la fermezza di mantenere le scelte di governo in mano pubblica, lasciando in secondo piano chi poi avrebbe effettivamente gestito i servizi pubblici locali (pubblico o privato).

La legislazione vigente, - in linea con i regolamenti comunitari - propone tre alternative per la gestione dei servizi di trasporto pubblico:

- l'assegnazione tramite gare pubbliche;
- la costituzione di una società mista con la scelta del socio privato mediante procedura concorsuale;
- l'affidamento in house, che deve però essere giustificato da obiettive esigenze del servizio e in ogni caso sottoposto al vaglio critico dell'Antitrust.

Ognuna delle tre soluzioni presenta pro e contro.

Il pubblico può funzionare bene (l'esperienza della straordinaria opera di risanamento delle aziende romane con le amministrazioni di centro-sinistra), lo stesso può valere per il privato (come testimoniano le esperienze maturate in Europa e negli Stati Uniti); anche le società miste (pubblico e privato) possono agire bene.

Il punto sta nelle capacità delle istituzioni (Stato, Regioni, Province e Comuni) di dettare le regole, di governare e regolare il mercato, di scegliere amministratori e dirigenti capaci, di controllare la gestione delle aziende in modo non burocratico, verificando costantemente i risultati ottenuti, premiando il merito e penalizzando il disimpegno.

**Sul punto la nostra candidata Presidente rappresenta una assoluta garanzia.**

Qualunque soluzione sarà adottata sulla scorta delle attente valutazioni del primo periodo, saranno consolidate le scelte già operate, cioè che le decisioni strategiche sui servizi pubblici e sulle loro modalità di gestione rimarranno saldamente in mano pubblica, come in mano pubblica resteranno la proprietà degli impianti e delle infrastrutture (in generale di tutti i beni strumentali all'esercizio del trasporto pubblico locale).

Si manterranno distinte le attività di pianificazione e di controllo del trasporto pubblico locale da quelle di gestione. Le prime saranno saldamente in mano alla Regione ponendosi a monte e a valle della effettuazione del servizio del TPL da parte del gestore:

- **a monte** pianificando l'offerta di trasporto, traducendola in indirizzi ed obblighi ai quali il gestore si dovrà attenere scrupolosamente fino ad imporgli veri e propri programmi di esercizio;
- **a valle** controllandone il rispetto in termini di quantità, qualità e sicurezza del servizio prodotto, ponendo nell'articolato contrattuale un adeguato sistema di premi e penali per coinvolgere il gestore verso un servizio di eccellenza.

All'Amministrazione regionale competeranno le decisioni su:

- quanto trasporto offrire alla cittadinanza;
- dove e come offrirlo (con quale rete, con quali infrastrutture, con quali modalità, sempre con elevati livelli di qualità e di sicurezza);
- a quale prezzo e con quali tutele per le fasce più deboli della popolazione controllandone il puntuale rispetto da parte del gestore.

## 2. SERVIZIO E INFRASTRUTTURE

Negli ultimi 10 anni i comuni dell'hinterland romano hanno registrato un aumento di oltre 400.000 presenze, ed ogni giorno circa 700.000 abitanti del Lazio si muovono, soprattutto verso Roma, per raggiungere il luogo di lavoro o di studio.

Per la mobilità regionale è indispensabile proseguire ad investire nel potenziamento (*realizzazione di nuove linee, stazioni e parcheggi di scambio*) e nell'ammmodernamento e sviluppo (*elettrificazione, raddoppio dei binari, l'impiego di tecnologie avanzate, accessibilità e servizi alle stazioni*) del servizio ferroviario.

Il completamento della "cura del ferro" ed il rilancio del trasporto pubblico su gomma garantirà maggiori livelli di sicurezza nei trasferimenti (il trasporto pubblico è più sicuro di quello privato), consentirà una notevole decongestione del traffico su strada con conseguente miglioramento della velocità commerciale, della qualità del-

l'aria derivante dalle minori emissioni in atmosfera, oltre a un sensibile recupero di tempo (prima utilizzato per gli spostamenti), **a favore del lavoro, della famiglia, del tempo libero.**

## a) Sviluppo del trasporto ferroviario

Nel nuovo Piano regionale della mobilità sono previsti 590 milioni di euro tra fondi europei e regionali da investire per il miglioramento della qualità e dell'efficienza del trasporto pubblico con l'obiettivo di consentire all'infrastruttura ferroviaria una capacità di trasporto di 600mila passeggeri al giorno riducendo di un terzo gli ingressi quotidiani di automobili all'interno del Grande Raccordo Anulare .

Si arriverà alla specializzazione tra servizi metropolitani e servizi regionali, ad orari differenziati e strutturati nei nodi di scambio delle stazioni di perimetro (FaraSabina, Guidonia, Cesano-Bracciano, Frascati-Velletri Albano, Ladispoli, Colleferro, Latina, Nettuno) che saranno opportunamente adeguate.

Si solleciterà il completamento della rete metropolitana di Roma (linea B1, linea C, linea D, prolungamenti fuori GRA delle linee A, B, B1, l'incremento delle frequenze nelle ore di punta sulle linee A - a 2 minuti - e B - a 3 minuti - l'intensificazione del servizio sulla ferrovia concessa Roma Lido, con frequenza a 5 minuti ed il suo prolungamento fino a Termini.

Tutto questo avverrà con la costruzione di nuovi binari, l'impiego di tecnologie di rete, la realizzazione di ulteriori nuove stazioni e parcheggi di scambio, la riqualificazione e l'ammodernamento delle strutture esistenti, l'eliminazione dei passaggi a livello, il potenziamento del servizio attraverso l'aumento delle frequenze (più passaggi orari) con l'acquisto di nuovo materiale rotabile, il miglioramento della fruibilità delle stazioni garantendo facile accessibilità, sicurezza e informazione agli utenti. Con i fondi europei e regionali, pari a circa 33 milioni di euro, saranno realizzati 26 nodi di scambio per 4.000 posti auto in tutte le province del Lazio (primi cantieri primo semestre 2010).

Azioni specifiche per il miglioramento dei servizi ferroviari regionali:

### ● FR1 Orte-Roma-Fiaticino

Potenziamento dell'infrastruttura, legato allo sviluppo dei servizi, nel tratto Roma-Fiaticino. Nuove stazioni Pigneto (con la previsione del tombamento del vallo con recupero di circa 6 ettari di area a servizi e una sensibilissima riduzione del rumore a vantaggio di migliaia

di cittadini della zona), Zama, Newton, Portuense/Meucci e Fiaticino Porto di Traiano, (è già attiva quella della nuova Fiera di Roma). La ristrutturazione dei treni TAF consentirà un incremento dell'offerta di 13.900 posti/giorno, cui si aggiungerà a regime, una frequenza a 10 minuti (dalla attuale a 15 minuti) con ulteriore incremento dell'offerta del 50% (da quattro a 6 passaggi ora).

### ● FR2 Roma-Tivoli-Mandela

Raddoppio del tratto Lunghezza-Guidonia (tratta di circa 10 km e risorse già individuate). Il tratto di linea elettrificata sarà dotato anche di distanziamento automatico dei treni. Nuove stazioni a Bagni di Tivoli e Guidonia Colle Fiorito. Previsti collegamenti ogni 10 minuti dagli attuali 30, con un incremento dell'offerta del 200% (da due a 6 passaggi ora).

### ● FR3 Roma-Cesano-Bracciano-Viterbo

Raddoppio ferroviario del tratto Cesano-Bracciano (lunghezza circa 16 km, progettazione già finanziata). La prevista ristrutturazione dei treni TAF consentirà un aumento dell'offerta pari a 7.000 posti/giorno, cui si aggiungerà una frequenza prevista di 7 minuti nella fascia pendolari, dai 10 minuti attuali con un ulteriore incremento dell'offerta del 35% (da sei a circa 9 passaggi ora).

### ● FR4 Roma-Frascati-Albano-Velletri

Previsto il potenziamento della linea, a partire da Frascati, e l'ammodernamento della tratta Ciampino-Albano e Ciampino-Velletri. Nuove fermate previste Porta Furba, Statuario, Paglian Casale e Centroni, ( già realizzata quella di Villa Senni). Per la stazione di Capannelle, sarà migliorata l'accessibilità in termini di servizio pubblico e di parcheggio. Frequenza prevista di 30 minuti su tutte le tratte dei Castelli, rispetto alle attuali di 70' da Frascati, 40' da Albano e 30' da Velletri con un incremento complessivo dell'offerta oraria del 33%.

### ● FR5 Roma-Civitavecchia

Sulla tratta urbana è prevista la realizzazione della nuova stazione di Massimina. Frequenza di 20 minuti e corse aggiuntive nella fascia pendolari con un incremento di 1.600 posti/giorno. La prevista ristrutturazione dei treni Vivalto consentirà un ulteriore incremento dell'offerta pari 200 posti a treno.

### ● FR6 Roma-Colleferro-Cassino

Riorganizzazione dell'offerta di trasporto e introduzione di collegamenti aggiuntivi. Potenziamento della stazione di Colleferro e frequenza prevista a 15 minuti rispetto all'attuale di 30'.

### ● FR7 Roma-Napoli (via Formia)

Interventi per la velocizzazione degli itinerari (nuovo assetto dei binari di stazione e attivazione di nuovi apparati di sicurezza) nelle stazioni di Torricola, Pomezia,

Campoleone e Sezze. Inoltre, i tratti di linea Terricola-Campoleone e Campoleone-Cisterna saranno attrezzati con il sistema di distanziamento automatico di sicurezza dei treni. Nuovi collegamenti aggiuntivi nella fascia pendolari con un aumento di 1.600 posti/giorno. Frequenza prevista a 15 minuti dai 20' attuali.

**Ulteriori potenzialità:** la possibilità, passando per Campoleone ed Aprilia di drenare traffico veicolare e merci che oggi insiste sulla via del Mare e Nettunense con i problemi di congestione e d'inquinamento che tutti conosciamo. Inoltre, utilizzando il collegamento ipotizzato come "cintura sud", potrebbe permettere di raggiungere sia Fiumicino Aeroporto e Civitavecchia.

● **FR8 Roma-Campoleone-Nettuno**

Il potenziamento della linea fra Campoleone e Nettuno ha un notevole interesse trasportistico, sia per l'atteso sviluppo residenziale dell'area sia per l'intenso traffico veicolare (autovetture e mezzi pesanti) che grava sui collegamenti stradali con Roma (Nettunense-Appia-Pontina). L'intervento, congiuntamente allo spostamento dei treni a lunga percorrenza sulla nuova linea Alta Velocità, consentirà di realizzare un "corridoio dedicato" per il trasporto regionale e metropolitano sulla linea Roma-Nettuno. Saranno potenziate le stazioni di Campo di Carne e Padiglione e la frequenza sarà a 15' dai 20' attuali, con incremento dell'offerta pari al 33% (da 3 a 4 passaggi ora).

● **Ferrovia ex-concessa Roma-Viterbo**

Previsto il raddoppio ferroviario e la realizzazione di nuove stazioni. Finanziamenti anche per l'ammodernamento della linea e il potenziamento del servizio di trasporto (eliminazione dei passaggi a livello). Frequenza prevista 10 minuti dai 60' attuali con dimezzamento dei tempi di percorrenza. Nel medio - lungo periodo è prevista la realizzazione **in finanza di progetto**, della tratta Pian Paradiso - Viterbo (nuovo aeroporto).

● **Ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte**

Progettazione della messa in sicurezza e di nuove stazioni.

● **Chiusura dell'anello ferroviario**

Per completare l'anello ferroviario intorno alla Capitale sarà necessario un forte coinvolgimento dello Stato (investimento totale 1,3 miliardi di euro. Si tratta di un'opera strategica a livello nazionale ma con ricadute positive per il servizio passeggeri locale, in quanto:

- i binari dentro la città verranno liberati dal traffico merci, consentendo l'introduzione di nuovi servizi passeggeri;
- verranno aperte nuove stazioni intorno la capitale, con possibilità di realizzare nuovi nodi di scambio;
- l'anello collegherà tra loro sia le diverse FS che le me-

tropolitane romane, consentendo nuove interconnessioni tra i servizi.

In particolare:

- *Chiusura dell'anello ferroviario (Nord)*

Per il completamento a Nord dell'anello ferroviario di Roma sarà realizzato un nuovo tratto della linea di cintura. L'intervento, partendo dal tracciato già individuato tra Vigna Clara a Tiburtina/Smistamento, con sede ed opere civili parzialmente realizzate in epoche precedenti, consente di collegare la linea "lenta" Roma-Chiusi con la Direttrice Tirrenica (Grosseto-Pisa), a Maccarese, e con la Roma-Fiumicino (raccordo con il tratto di linea Maccarese-Ponte Galeria). Previste le nuove fermate di Vigna Clara, Tor di Quinto, Pineto, Farneto e Aurelia 2.

- *Chiusura dell'anello ferroviario (Cintura sud)*

Sarà realizzato un nuovo tratto di linea di cintura Nord-Sud, aggirando a Sud-Ovest il nodo di Roma, che permetterà di indirizzare i flussi di traffico merci provenienti dalla direttrice Tirrenica Nord e dalla dorsale Roma-Firenze, non diretti a Roma, verso la linea Roma-Formia-Napoli: la separazione dei flussi, a favore del traffico passeggeri metropolitano, consentirà di incrementare le capacità complessive delle linee del nodo di Roma di circa il 30%.

Il progetto prevede la costruzione di una nuova infrastruttura (circa 36 km), con caratteristiche di linea per traffico merci veloce, che si dirama dalla linea Tirrenica in prossimità di Ponte Galeria e si collega alla Roma-Formia-Napoli a valle dell'impianto di Campoleone, servendo il centro intermodale di Pomezia Santa Palomba. La nuova infrastruttura da Ponte Galeria a Pomezia Santa Palomba (circa km 24) si sviluppa per un quarto della sua lunghezza in galleria, anche al fine di rispettare le aree di pregio ambientale attraversate. Successivamente, da Pomezia Santa Palomba a Campoleone, si estende per circa 12 chilometri in affiancamento alla linea Roma-Napoli via Formia.

Il progetto prevede anche l'interconnessione della "bretella" con il centro intermodale di Pomezia Santa Palomba, nonché tre fermate passeggeri: Pomezia, Castel Romano e Vitinia (nodo di scambio con la ferrovia ex concessa Roma-Lido).

**b) Rilancio del trasporto pubblico su gomma**

Si procederà alla riorganizzazione della rete di superficie per evitare sovrapposizioni con il servizio ferroviario e favorire l'attestazione dei capolinea nei nodi di scambio ferro-gomma, consentendo una maggiore coincidenza fra gli orari dei treni e quelli dei bus.

Si proseguirà nell'acquisto di nuove vetture per potenziare il servizio di linea e proseguire nel percorso di effi-

cientamento aziendale, di riduzione dei costi e di miglioramento del servizio (in aggiunta ai 50 milioni di euro già stanziati per l'acquisto di 350 nuovi bus a basso/zero impatto ambientale per trasporto urbano ed extraurbano).

Saranno avviati interventi per la riduzione dell'evasione tariffaria, anche attraverso il ricorso alle nuove tecnologie, e promosso un sistema di monitoraggio dei servizi e analisi di customer satisfaction.

### Corridoi della mobilità

Particolare attenzione sarà posta nello stimolare la realizzazione (pianificazione e programmazione da parte delle Province del Lazio) di un adeguato sistema di Corridoi della mobilità (percorsi protetti riservati ai vettori del T.P.L.), già proposto dalla Provincia di Roma nel proprio ambito territoriale, con l'obiettivo di aumentare la velocità commerciale delle linee di trasporto pubblico di superficie, ridurre i tempi di percorrenza, migliorare la regolarità del servizio, intensificare l'effetto rete con altre linee di trasporto pubblico su ferro e su gomma.

## c) Il sistema aeroportuale

Il Lazio diventa regione del volo e lo fa rimodulando una strategia complessiva che guarda alle esigenze di cittadini e turisti. Già nel 2006 gli scali di Fiumicino e di Ciampino permettevano alla nostra Regione di posizionarsi in cima alla classifica nazionale in termini di traffico passeggeri in entrata e in uscita. È dunque il mercato a evidenziare le potenzialità di questo settore e a consentire uno sviluppo e una rimodulazione degli scali aerei senza metterli in competizione tra loro, errore commesso altrove, ma organizzati in un efficiente sistema di compatibilità che faccia leva sul ruolo indiscutibile di hub intercontinentale dell'aeroporto di Fiumicino, per la cui valorizzazione l'Amministrazione regionale si è fortemente battuta.

Il Lazio ha elementi di grande competitività nel settore aereo grazie alla sua centrale posizione geografica. Appare come il naturale punto di riferimento per i traffici aerei tra Europa e Sud del mondo, con particolare rilevanza per l'area mediterranea, già oggi prima meta turistica al mondo, con 250 milioni di arrivi su 800 milioni di movimenti internazionali. È prevista una crescita del mercato mediterraneo fino a 400 milioni di arrivi annui al 2025.

Oggi il traffico passeggeri della sola Fiumicino si attesta sopra i 30 milioni di arrivi, ma raggiungerà la quota di 50 milioni nei prossimi anni. Si inserisce in questo disegno la chiusura dell'attuale secondo scalo aeroportuale del Lazio, il "Pastine" di Ciampino, la cui collocazione troppo a ridosso di densi centri abitati lo rende incompatibile con il rispetto del diritto alla salute dei residenti dei comuni di Ciampino, Marino e del Municipio X di Roma. Il secondo aeroporto internazionale del Lazio, quindi, sor-

gerà a Viterbo, costerà 800 milioni di euro (550 milioni dallo Stato e il resto dal gruppo Aeroporti di Roma) e ha già ricevuto il via libera. Da parte sua la Regione sta investendo fondi considerevoli per la realizzazione delle infrastrutture di collegamento, in particolare sulla linea ferroviaria Roma-Civita Castellana-Viterbo per un finanziamento di circa un miliardo di euro.

Il terzo scalo, di competenza regionale e destinato al traffico di voli charter e legato al turismo religioso, sorgerà invece a Frosinone. Per questo impianto il progetto di fattibilità è stato approvato ad aprile 2009 dalla Giunta regionale ed è in attesa della Via. La Regione ha stanziato i fondi per entrare nel capitale della Società Interporto e in quello della società di gestione aeroportuale.

I due progetti non risultano incompatibili tra loro ma paralleli e con vocazioni sensibilmente diverse. Il settore del trasporto aereo è forte di investimenti e di esperienza. La Regione vuole costituire un vero e proprio "Polo aeronautico" del Lazio, che possa assolvere ad alcune funzioni oggi scarsamente presidiate, progettando e coordinando gli interventi dei diversi soggetti nel comparto.

## d) Il sistema portuale

Nel 2006 la Regione Lazio ha registrato una crescita nel settore del traffico marittimo merci e passeggeri, dopo anni di sostanziale sottovalutazione di tali grandi potenzialità.

Uno dei principali obiettivi della politica portuale regionale è certamente l'investimento nelle "Autostrade del Mare", che rappresentano una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale e sono finalizzate a far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi, valorizzando il trasporto marittimo (particolarmente rilevante in Italia per la sua conformazione geografica). In tal modo si può limitare la congestione delle strade e si possono ottenere effetti positivi sui diversi impatti prodotti dal tradizionale traffico sulle arterie stradali, come la riduzione dell'inquinamento atmosferico e la prevenzione dell'incidentalità.

Una particolare capacità di sviluppo si mostra nel network portuale Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta. Il piano e i progetti di ammodernamento, ampliamento e nuova costruzione del sistema portuale marittimo di Civitavecchia (dove si registra un forte sviluppo del settore croceristico), Fiumicino e Gaeta sono previsti tra le priorità contenute nel "Patto contro la Crisi" firmato a maggio 2009 tra la Regione e i sindacati. Nel settore si punta a un investimento pubblico di circa 150 milioni di euro, in grado poi di generare finanziamenti privati ulteriori per 350 milioni di euro.

Nei cosiddetti porti minori la Regione ha investito altri fondi: 3 milioni di euro per opere e interventi di adeguamento e ammodernamento nei porti di Terracina, Anzio, Formia e Ventotene. Altri 2 milioni di euro per l'escavo e lo smaltimento della sabbia in modo da favorire

l'accesso al porto di Anzio, spesso a rischio insabbiamento.

## e) Il sistema della viabilità stradale

La Regione ha investito economicamente e culturalmente nel programma di ampliamento e ammodernamento della rete viaria laziale. In questi anni sono stati finanziati 1,2 miliardi di euro in infrastrutture, erogando direttamente 150 milioni di euro e distribuendo il resto a livello locale. Con l'Accordo integrativo con il Governo nazionale, però, si sbloccano altri investimenti per circa 3 miliardi di euro. Tra i vari interventi, avviati i cantieri per un'arteria strategica come la Civitavecchia-Orte (100 milioni di euro dalla Regione) e l'apertura dei cantieri anche per la Cisterna-Valmontone e per la Roma-Latina, con l'obiettivo di superare l'intollerabile realtà della Pontina e portare sviluppo e servizi in un territorio che ne ha grande bisogno.

Stanziate 60 milioni di euro per l'adeguamento della Salaria da Passo Corese a Rieti e 14 milioni per il tratto fra Settebagni e Monterotondo. Fondi per 50 milioni di euro per le complanari all'autostrada A24. Nove milioni di euro per l'apertura dei caselli autostradali di Guidonia e Ferentino e fondi per ampliamenti autostradali. Prevista la consegna della Sora-Frosinone-Ferentino e la Statale 156 dei Monti Lepini, il Nodo Squarciarelli e la variante dell'Appia ai Castelli Romani.

Sul fronte della manutenzione stradale stanziati 200 milioni di euro per circa 1.500 km di viabilità regionale e concessi contributi a Province e Comuni per circa 260 milioni di euro. La società Astral, infine, ha attivi finanziamenti per 320 milioni di euro, 41 per interventi ultimati, 147 in esecuzione e 132 per progetti pronti.

### Sicurezza stradale

La Regione Lazio sarà fortemente impegnata sul tema della sicurezza stradale con l'obiettivo ambizioso di far diminuire sensibilmente i livelli di incidentalità complessiva fino a ridurre tendenzialmente a zero la mortalità sulla rete stradale regionale, operando con interventi diretti sulla rete di competenza e promuovendo interventi di messa in sicurezza della rimanente rete stradale attraverso incentivi e finanziamenti dedicati nei confronti degli enti locali regionali.

## f) La logistica

La realizzazione della gronda merci deve essere l'occasione per attuare un avanzato piano della logistica, attraverso l'integrazione modale con il porto di Civitavecchia e gli aeroporti del Lazio. Migliorare il trasporto del-

le merci significa dare un impulso competitivo a tutta l'economia locale: nuove infrastrutture permetteranno di realizzare efficienti modalità di distribuzione merci in modo da non appesantire le aree urbane, a partire dal centro storico di Roma. La gronda, inoltre, deve consentire di liberare gran parte dell'anello ferroviario dal traffico merci, ottenendo così più elevati standard di servizio per il trasporto dei pendolari.

### Nuova stazione merci al Porto di Civitavecchia

L'intervento prevede la realizzazione di una stazione merci nel nuovo porto di Civitavecchia. Il terminal, che occuperà un'area di circa 100.000 mq, avrà una potenzialità di movimentazione carri di 3/4 milioni di tonnellate/anno (di cui il 60% sarà di traffico "combinato" e il 40% tradizionale) per complessivi 20 treni/giorno.

### Nuovi centri intermodali di Roma

La riorganizzazione funzionale del nodo di Roma prevede anche una razionalizzazione del traffico merci con l'obiettivo di ridurre al minimo la circolazione di treni merci sulle linee interne al nodo. Questo sarà possibile con la realizzazione di linee di gronda, a seguito di un decentramento degli impianti di carico e scarico, la delocalizzazione dei terminal merci all'esterno dell'area metropolitana in zone favorevoli per l'interconnessione sia con le principali direttrici ferroviarie sia con il sistema autostradale.

In particolare, saranno realizzati due importanti centri intermodali: Tevere, in località Fara Sabina/Montelibretti e Pomezia (potenziamento). I nuovi terminal costituiranno in futuro il perno del trasporto merci su ferro non solo con punto di origine e destinazione delle merci per l'area laziale, ma anche come centri di smistamento dei flussi di traffico nazionali (sia per il Nord che il Sud Italia).

### Nuovo centro intermodale di Roma nord

L'intervento si inquadra nell'ambito della Legge Obiettivo e prevede la costruzione di un impianto intermodale con una potenzialità di 1,5 - 2,0 milioni di tonnellate/anno di merce trattata con modalità operativa mista, pari al 45% "combinato" e 55% "tradizionale e strada viaggiante". E' previsto un traffico di 12 treni/giorno a cui si aggiungono 8 convogli di "strada viaggiante" per un totale di 20 treni/g. La superficie occupata dall'impianto sarà di circa 20-25 ettari, di cui 2-4 ha coperti per magazzini per la logistica. La collocazione dell'impianto avverrà lungo il tratto di linea Roma-Orte nell'area di Fara Sabina e andrà connessa con la rete stradale e auto-

stradale.

Le zone industriali che potranno usufruire dello scalo sono Ponzano Romano, Fiano Romano, Monterotondo, Polo Logistico Asi di Rieti e Fara Sabina/Montelibretti.

## g) Lavoro

La realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture consentirà di migliorare il sistema del trasporto pubblico a vantaggio delle migliaia di pendolari che quotidianamente si spostano - soprattutto verso Roma - per raggiungere il posto di lavoro o di studio. Ma è ormai matura anche l'esigenza opposta, quella cioè di trasferire attività economiche terziarie e produttive dalla Capitale verso i comuni dell'hinterland. La nuova amministrazione regionale aprirà una seconda fase nella politica ferroviaria locale. Queste infrastrutture, infatti, dovranno diventare le nuove direttrici di sviluppo economico: nei pressi delle stazioni e dei nodi di scambio si potranno creare nuovi insediamenti produttivi, centri di innovazione tecnologica, agenzie per i servizi alle imprese, poli universitari. Le ferrovie saranno i vasi linfatici della nuova economia dell'innovazione, delle tecnologie, della formazione.

Il rilancio della "cura del ferro", dunque, rappresenta la leva principale con cui intervenire per affermare uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio regionale, promuovendo nuove opportunità di crescita per la collettività.

Dovrà essere promossa, pertanto, una forte collaborazione con i comuni, le province, le associazioni degli imprenditori e le organizzazioni sindacali per favorire uno sviluppo condiviso del territorio regionale. Gli enti locali saranno chiamati a pianificare la propria crescita urbanistica ed economica intorno alle stazioni ferroviarie, che diverranno il cuore pulsante delle nostre comunità.

Ad esempio, la nuova ferrovia Roma-Formia, liberata dal traffico nazionale (linea Alta Velocità), potrà diventare un grande asse attrezzato per il quadrante di Pomezia e di tutto il territorio pontino, una rete di servizi e di nuovi insediamenti produttivi per incentivare l'innovazione tecnologica e la creazione di nuova economia. A tal proposito si potrebbe anche realizzare un collegamento ferroviario con l'area dei Castelli, con un minimo investimento (Es. -il tratto di binario tra S.Palomba e Pavona è di 3 km circa). Ciò comporterebbe una serie di vantaggi: 1) la velocizzazione del trasporto da Velletri a Roma e viceversa, 2) il decongestionamento del nodo di Ciampino.

## 3. INNOVAZIONE

Le tecnologie informatiche, innovative e di comunicazione sono determinanti per la trasformazione del trasporto pubblico. Il loro sviluppo può avvicinare gli utenti al sistema della mobilità, rendendo il servizio più sem-

plice, accessibile e conveniente. Il trasporto pubblico "innovato" sarà più trasparente, perché le informazioni saranno maggiori e più facilmente disponibili (*di conseguenza sarà anche un servizio più controllabile, dunque più efficiente ed economico*). Senza dimenticare la valenza sociale delle tecnologie, che potrà facilitare l'uso del trasporto pubblico anche alle categorie svantaggiate. L'obiettivo si otterrà con investimenti sostenibili e a breve termine, adeguando alle nuove possibilità informatiche i mezzi del trasporto pubblico, i centri di controllo, i depositi, le infrastrutture del sistema (fermate, parcheggi di scambio, stazioni, biglietti, abbonamenti).

## a) Biglietto unico e agevolazioni tariffarie

Gli utenti avranno un solo biglietto per muoversi in tutta la regione, grazie a una tessera simile a quella degli abbonati ATAC. Il cittadino del Lazio avrà così il vantaggio di potersi muovere dal treno all'autobus alla metropolitana, dall'autobus regionale a quello della propria città, sempre con lo stesso biglietto elettronico, una rivoluzione per chi, ancora oggi, è costretto a passare da un biglietto all'altro per spostarsi sui mezzi pubblici gestiti da operatori diversi. L'obiettivo è realizzabile nei prossimi anni. Gli investimenti tecnologici più onerosi sono già stati finanziati negli anni precedenti dalle amministrazioni di centro-sinistra, grazie anche ai programmi di sviluppo della comunità europea. Ora si dovranno mettere in comunicazione i sistemi di bigliettazione locale (già funzionanti in ATAC dal 2001 e in COTRAL dal 2009) con il Sistema Centrale di controllo regionale, attivo da quest'anno. I vantaggi dell'introduzione di un sistema di bigliettazione unico saranno molteplici, in quanto:

- si istituisce un soggetto unitario e sinergico per gestire in modo armonico il trasporto pubblico regionale, evitando duplicazione di strutture e riducendo i costi operativi;
- la dotazione di un sistema di ripartizione delle transazioni consentirà di suddividere gli incassi tra i vari operatori del TPL secondo gli utenti effettivamente trasportati e non su base percentuale, pagando pertanto i gestori sul servizio effettivamente erogato all'utente (incentivo al miglioramento del servizio);
- considerato l'elevato numero di utenti intercettati, sarebbe possibile la diffusione di altre modalità di pagamento (ad esempio, tramite sistema bancario) e l'accesso ad altri servizi con la medesima tessera, quali parcheggi, ZTL, musei, car sharing, bike sharing.

La Regione, inoltre, intende proseguire e migliorare nelle misure di agevolazione tariffaria per studenti e anziani (studenti fino a 25 anni di età e anziani over 75 - che rientrano in determinati limiti di reddito familiare - possono usufruire di abbonamenti gratuiti ai servizi di trasporto pubblico). L'iniziativa mira a sostenere le fa-

miglie a basso reddito svantaggiate e prevede uno stanziamento di 12 milioni di euro per i prossimi tre anni.

## b) Infomobilità

Oltre a un sistema semplice per pagare il biglietto, l'utente ha bisogno di sapere quali sono i mezzi da prendere per raggiungere la sua destinazione, quanto tempo dovrà aspettare, quanto tempo impiegherà a bordo, quali sono le alternative a sua disposizione. Ma anche il gestore ha bisogno di conoscere dove sono i mezzi della flotta, quali criticità ci sono e dove, per intervenire tempestivamente. Infine anche il conducente del mezzo pubblico può avere la necessità di comunicare esattamente la sua posizione per richiedere un intervento per la vettura o per un passeggero o per se stesso.

Con infomobilità parliamo di un sistema che renda concretamente possibile tutto ciò. E' fondamentale comprendere che al centro del sistema di trasporto pubblico c'è sempre l'utente: ciò si traduce soprattutto nella capacità di fornirgli le informazioni sul servizio, dargli la possibilità di scegliere e di dire la sua, ascoltando le sue necessità. L'infomobilità consente tutto questo.

Il Lazio è la prima Regione italiana a dotarsi di un Piano dell'Infomobilità, che consente l'applicazione degli Its (Intelligent transport system). Attraverso la raccolta, la comunicazione, l'elaborazione e la distribuzione di informazioni è possibile migliorare l'efficienza, la produttività, la sicurezza dei trasporti e la mobilità dei cittadini.

Tra le prime applicazioni nel settore del trasporto pubblico locale previste nel Piano, ad esempio, è stato già realizzato il Centro rilevazioni reclami sms – Un sms per viaggiare meglio – il servizio di messaggia telefonica gratuito dell'Aremol (numero 48310) per la segnalazione dei disservizi.

Ora diventa fondamentale proseguire il percorso avviato con la redazione del "Piano dell'infomobilità", che ha affidato a un unico soggetto regionale (Aremol) le funzioni di controllo, indirizzo e coordinamento di tutti gli in-

vestimenti già programmati anche per i singoli operatori, con l'obiettivo di conseguire l'integrazione e l'interoperabilità dei sistemi di informazione dei diversi gestori, che attualmente non comunicano.

In tal modo sarà possibile assicurare un livello minimo di informazione per l'utente con continuità su tutto il viaggio, anche quando l'utente passerà dall'autobus al treno o alla metropolitana o ad un altro autobus gestito da un altro operatore. Un'informazione integrata vuol dire, ad esempio, che il monitor al capolinea Cotral potrà fornire informazioni anche sul servizio della metropolitana, delle ferrovie e delle linee di trasporto pubblico locale che gravitano su quel capolinea, evitando così, come a volte succede, che l'autobus parta dalla stazione due minuti prima che arrivi il treno!

Un'informazione integrata, infine, passa anche attraverso l'istituzione di un numero verde unico, in grado di fornire notizie in tempo reale agli utenti su tutti i servizi di trasporto pubblico regionale.

In definitiva l'integrazione dei sistemi di informazione dei diversi gestori e lo sviluppo degli stessi porterà benefici enormi:

- agli utenti, sia prima che durante lo spostamento, che saranno informati - attraverso display posti alle fermate e sui mezzi, sms, internet e numero verde unico - sui tempi di percorrenza e di attesa, sulle possibilità di cambiare il mezzo di trasporto nei nodi di interscambio, di lasciare la macchina nei parcheggi, di contattare aziende e istituzioni per segnalare disagi e disservizi;
- agli operatori, che avendo sui mezzi il dispositivo satellitare potranno programmare e gestire il servizio nella maniera più efficiente ed efficace;
- per la sicurezza degli utenti e degli autisti che potranno comunicare costantemente con il Centro di controllo, avendo anche a disposizione un sistema per le chiamate di emergenza, coerente agli standard europei dell'ECALL (emergency call), che consente l'intervento nel più breve tempo possibile, inviando oltre che l'allarme anche la localizzazione satellitare del mezzo.

Hanno contribuito alla redazione del documento: **Tommaso Agnoni, Mauro Calamante, Luciano Chiolli, Giorgio Da Ros, Maurizio Fagioli, Alessandro Ferrari, Francesco Maddalena, Antonio Mallamo, Marco Portese, Enzo Toselli**