

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

Conferenza stampa



13 settembre 2017



Le fasi

13 Dicembre 2013	Affidamento alla DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del compito di coordinare le attività finalizzate alla predisposizione di un "Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Nord Ovest dell' Area Romana" - Direttiva 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro
12 Febbraio 2014	Istituzione del Tavolo Tecnico , presieduto dal MIT – DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, e composto da Regione Lazio, Autorità portuale di Civitavecchia; ANAS SpA, RFI SpA, Aeroporti di Roma SpA, Autostrade per l'Italia, Autostrade del Lazio SpA, Enac, Roma Servizi per la Mobilità, Camera di Commercio, Unindustria Lazio - Decreto n. 1022/RU
26 Febbraio 2014	Istituzione del Gruppo di Lavoro operativo di supporto alla redazione del Piano
20 Gennaio 2016	Istituzione dei Tavoli tematici - Tavolo 1 Accessibilità al Porto di Civitavecchia - Tavolo 2 Accessibilità al sistema infrastrutturale di Fiumicino – Aeroporto Leonardo da Vinci e futuro porto commerciale - Tavolo 3 Potenziamento del sistema dei collegamenti intermodali del quadrante sud dell'aerea metropolitana di Roma
24 Luglio 2017	Verifica di coerenza dei contenuti del Piano rispetto agli interventi prioritari ed ai programmi dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 da parte della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza - Nota 1367
28 Luglio 2017	Approvazione del Piano con DM 7844

Attori

Iniziativa di



DG per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Gruppo di Lavoro



Coordinamento



Struttura tecnica





Le finalità, logiche e metodo attuativo del Piano

La finalità

Il Piano risponde all'esigenza di definire uno strumento nazionale di coordinamento volto ad assicurare la sinergia tra i diversi strumenti programmatici esistenti e le diverse iniziative a carattere pubblico e/o privato, costituendo un quadro unitario da assumere come riferimento istituzionale per tutti i soggetti pubblici e per gli operatori economici interessati.

In tal senso, la finalità del Piano è quella di garantire **integrazione ed efficienza**, nonché nel costituire uno **strumento strategico di riferimento e coordinamento** per le diverse iniziative infrastrutturali da sviluppare nel quadrante ovest dell'area romana

Le logiche

In armonia con tali finalità, il Piano, attraverso la declinazione di specifiche **regole di sostenibilità economica, ambientale e sociale**, definisce la portata di integrazione e di sinergia tra le diverse iniziative/progetti prese in considerazione.

Il Piano, pertanto, non individua delle priorità realizzative

Ciascuna delle iniziative/progetti prese in considerazione dal Piano rimane incardinata all'interno degli iter procedurali ed amministrativi codificati, ossia nell'ambito degli strumenti pianificatori ordinari e di settori e delle procedure di valutazione ambientale, nonché tecnica definiti dalle rispettive normative di settore ed in carico ai relativi soggetti istituzionalmente competenti

Il metodo

Novità ed interesse del Piano risiede anche nel metodo di lavoro che è stato attuato. In particolare lo stesso non si presenta come uno strumento che detta indicazioni e impartisce regole ma in primo luogo è un dispositivo che **raccoglie le esigenze manifestate** dai soggetti gestori delle infrastrutture e da questi ritenute essenziali per lo sviluppo di un settore, quello delle infrastrutture, centrale e peculiare per la crescita delle aziende che sono il cuore dell'economia dell'area di interesse.

E' quindi un Piano di integrazione che **utilizza le regole della sostenibilità ambientale per coordinare** tra loro le singole iniziative che sono intermodali e quindi vivono la loro centralità propria nello sviluppo reciproco.

Non sono quindi state imposte priorità quanto piuttosto sinergie al fine di definire una cornice all'interno della quale trovassero posto le singole iniziative che rimangono autonome e da gestire secondo le proprie peculiarità di competenze, sviluppi e autorizzazioni.

Gli sviluppi

Il Piano, essendo stato improntato nella logica dei principi della sostenibilità ambientale, verrà sottoposto ad un ulteriore ed ampio processo di condivisione e di confronto rappresentato dal Processo di **Valutazione Ambientale Strategica** che consentirà a tutti gli Enti ed agli interessati di fornire utili contributi per arricchirlo sia dal punto di vista tecnico che principalmente degli obiettivi ambientali



Presupposti

Il Piano nasce dal riconoscimento della centralità del ruolo rivestito dal Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana in ragione degli esiti ai quali sta conducendo il processo di trasformazione insediativa in atto.

La presenza di nodi infrastrutturali di rilevanza internazionale, quali l'Aeroporto di Fiumicino ed il Porto di Civitavecchia, unitamente al consolidamento di un processo di localizzazione di famiglie di attività e funzioni innovative e ad alto valore aggiunto, quali ad esempio quelle relative alla direzionalità ed alla congressualità, stanno profondamente e rapidamente mutando il ruolo rivestito da questa porzione territoriale che sta così divenendo una piattaforma cardine a livello nazionale.

Esigenze

Tale processo è a sua volta all'origine di un'intensa attività di sviluppo infrastrutturale che si sta concretizzando in una serie di proposte ed iniziative le quali necessitano di un'azione di indirizzo e coordinamento non solo ai fini di una loro messa a sistema dal punto di vista trasportistico, quanto anche e soprattutto nell'ottica del loro orientamento verso l'attuazione di un modello di sviluppo sostenibile.

Il dinamismo del Quadrante Nord Ovest dell'Area metropolitana romana e, con esso, quello dei diversi soggetti pubblici e privati operanti in detto ambito territoriale, sono quindi alla base di una domanda di coordinamento, di costruzione di una visione unitaria che diviene ineludibile

Strategicità

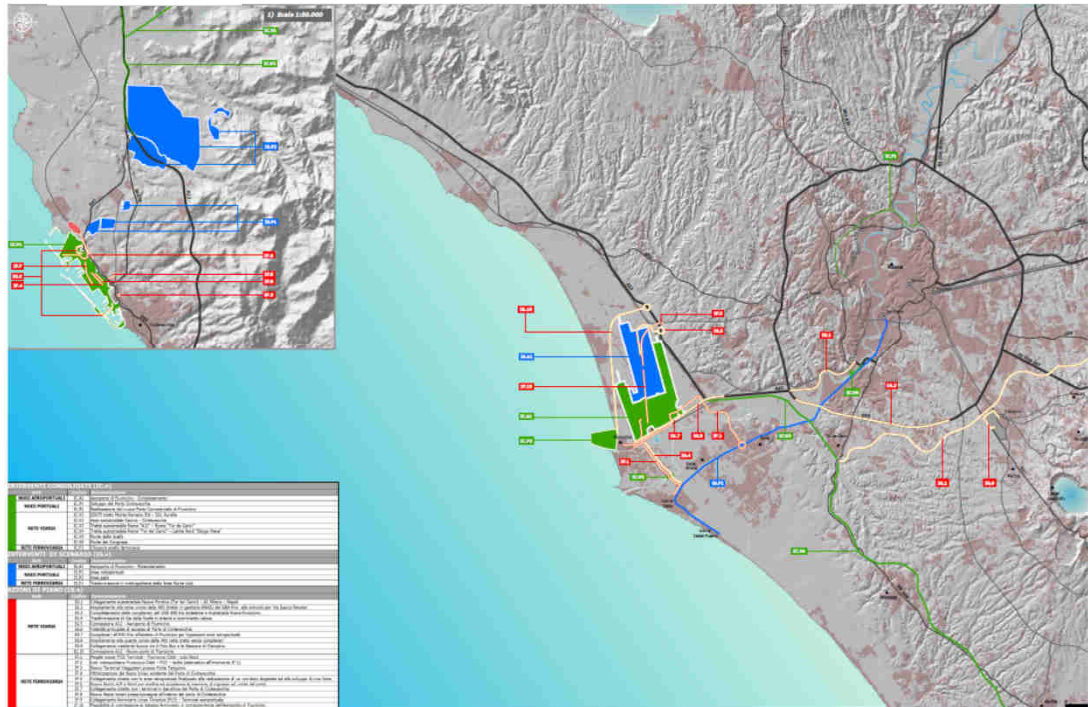
La valenza strategica del Piano integrato risiede nelle scelte che ne sono state alla base:

- Centralità dell'integrazione e della condivisione
Le Azioni di Piano nascono da un processo di confronto e di contemperamento delle diverse esigenze manifestate dai diversi attori che hanno partecipato al Tavolo Tecnico ed al Gruppo di Lavoro, e che sono espressione sia degli Enti territoriali, sia di tutti i primari soggetti competenti in materia di mobilità, quali per l'appunto ANAS ed Autostrade per l'Italia, per la viabilità, ENAC ed Aeroporti di Roma, per la mobilità aerea, l'Autorità portuale dei Porti di Roma e del Lazio, per il trasporto marittimo, RFI, per il trasporto su ferro, e l'Agenzia della Mobilità di Roma Capitale, per il trasporto pubblico.
Tale attività di integrazione ed armonizzazione delle esigenze si è sviluppata sia all'interno del Gruppo di lavoro che nell'ambito dei 3 Tavoli tematici, appositamente istituiti
- Centralità della sostenibilità
L'azione di integrazione condotta nell'ambito degli incontri e delle attività che hanno segnato la redazione del Piano, così come espressamente indicato negli atti di riferimento del Piano stesso (Direttiva 42878 del Capo di Gabinetto del Ministro e - Decreto n. 1022/RU) è stata orientata non solo alla costruzione di un quadro unitario dal punto di vista delle logiche strettamente infrastrutturali, quanto soprattutto all'implementazione in detto quadro della dimensione della sostenibilità, intesa nelle sue dimensioni ambientale, sociale ed economica.
In tal senso, le risorse ambientali e culturali delle quali è ricca l'ambito oggetto di Piano sono state assunte come parametri di riferimento, per orientare le Azioni di Piano



Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel Quadrante Ovest dell'Area Romana

Le scelte del Piano

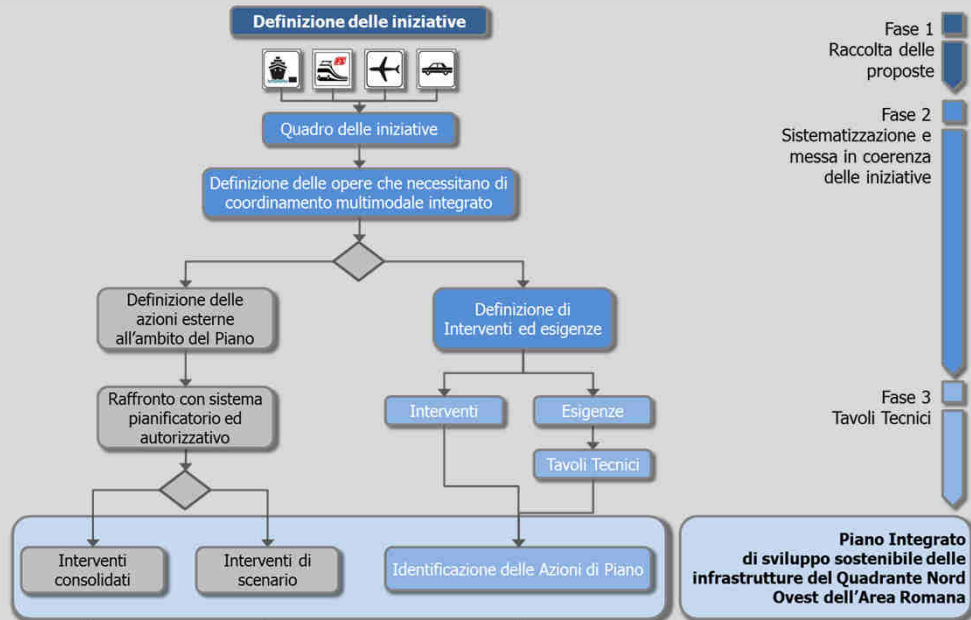


INTERVENTI CONSOLIDATI (IC.n)		
Sett.	Codice	Denominazione
NODI AEROPORTUALI	IC.A1	Aeroporto di Fiumicino - Completamento
	IC.P1	Sviluppo del Porto Civitavecchia
NODI PORTUALI	IC.P2	Realizzazione del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino
	IC.V1	SS675 tratto Monte Romano Est - SS1 Aurelia
RETE VIARIA	IC.V2	Asse autostradale Cecina - Civitavecchia
	IC.V3	Tratta autostradale Roma "A12" - Roma "Tor de Cenci"
	IC.V4	Tratta autostradale Roma "Tor de Cenci" - Latina Nord "Borgo Piave"
	IC.V5	Ponte della Scafa
	IC.V6	Ponte dei Congressi
RETE FERROVIARIA	IC.F1	Chiusura anello ferroviario
INTERVENTI DI SCENARIO (IS.n)		
Sett.	Codice	Denominazione
NODI AEROPORTUALI	IS.A1	Aeroporto di Fiumicino - Potenziamento
NODI PORTUALI	IS.P1	Aree retroportuali
	IS.P2	Aree patti
RETE FERROVIARIA	IS.F1	Trasformazione in metropolitana della linea Roma Lido
AZIONI DI PIANO (IX.n)		
Sett.	Codice	Denominazione
RETE VIARIA	IG.1	Collegamento autostradale Nuova Pontina (Tor de Cenci) - A1 Milano - Napoli
	IG.2	Ampliamento alla terza corsia della A91 (tratto in gestione ANAS) dal GRA fino allo svincolo per Via Isacco Newton
	IG.3	Completamento delle complanari del GRA A90 tra Ardeatina e Autostrada Roma-Fiumicino
	IG.4	Trasformazione di Via della Scafa in arteria a scorrimento veloce
	IG.5	Connessione A12 - Aeroporto di Fiumicino
	IG.6	Viabilità principale di accesso al Porto di Civitavecchia
	IG.7	Complanari all'A91 fino all'abitato di Fiumicino per bypassare zona aeroportuale
	IG.8	Ampliamento alla quarta corsia della A91 nelle tratte senza complanari
	IG.9	Collegamento mediante busvia tra il Polo Bus e la Stazione di Ciampino
	IG.10	Connessione A12 - Nuovo porto di Fiumicino
RETE FERROVIARIA	IF.1	People mover FCO Terminal - Fiumicino Città - Lido Nord
	IF.2	Link metropolitano Fiumicino Città - FCO - Acilia (alternativo all'intervento IF.1)
	IF.3	Nuovo Terminal Viaggiatori presso Porta Tarquinia
	IF.4	Ottimizzazione del fascio binari esistente del Porto di Civitavecchia
	IF.5	Collegamento diretto con le aree retroportuali finalizzato alla realizzazione di un corridoio doganale ed allo sviluppo di una Zona
	IF.6	Nuovo fascio A/P a Nord per snellire ed accelerare le manovre di ingresso ed uscita dal porto
	IF.7	Collegamento diretto con i terminal in banchina del Porto di Civitavecchia
	IF.8	Nuovo fascio binari presa/consegna all'interno del porto di Civitavecchia
	IF.9	Collegamento ferroviario Linea Tirrenica (FL5) - Terminal aeroportuale
	IF.10	Flessibilità di connessione al sistema ferroviario in corrispondenza dell'Aeroporto di Fiumicino

Il complesso delle iniziative/progetti considerati è articolato in Interventi Consolidati, , già pianificati e autorizzati dall'autorità competente, ed interventi di Scenario, i quali, invece, devono ancora completare tale iter, nonché in Azioni di Piano.

Tra quest'ultime che sono il vero cuore del Piano sono da ricordare interventi essenziali quali assi viari di primaria importanza come il collegamento **Orte-Civitavecchia**, la **Roma - Latina** ma anche **l'anello ferroviario di Roma** ed i collegamenti ferroviari «ultimo miglio» per il poli infrastrutturali che emergono come elementi essenziali della mobilità dell'area che rivestono un ruolo di carattere nazionale quali **l'Aeroporto di Fiumicino** e il **porto di Civitavecchia**

Il percorso attuato



Peculiarità del percorso attuato insita nel metodo di lavoro assunto che ha riguardato l'utilizzo del confronto e della creazione di tavoli tematici per condividere un Piano basato sul ruolo di coordinamento mediante l'utilizzo di regole piuttosto che nel fornire regole e indirizzi apriori

Il percorso da sviluppare



Processo di VAS

Redazione del Rapporto preliminare ambientale

Attivazione della fase di confronto

Redazione del Rapporto ambientale

Peculiarità di un futuro momento di confronto con gli Enti e i soggetti competenti sia in materia ambientale nonchè con il pubblico