

Incontro Regione Lazio – Assessorato Trasporti

Preambolo

L'ultimo rapporto redatto dalla Banca d'Italia rispetto all'economia del Lazio, ha evidenziato un rallentamento importante rispetto alla produzione e alla crescita, determinati principalmente da un calo rispetto alle esportazioni. Un andamento che rispecchia il trend nazionale, ma che, senza una pianificazione ordinata delle priorità e una politiche di investimento importante nel sistema infrastrutturale, rischia di determinare una pericolosa deriva isolazionista dalla quale sarà molto difficile uscire considerando la forte concorrenza che sta interessando i sistemi, in particolare, della logistica e della portualità.

In questa prospettiva diviene pertanto fondamentale e non ulteriormente procrastinabile una pianificazione rispetto alle infrastrutture e alla rete dei trasporti che si configuri come un elemento anticiclico attraverso il quale favorire la crescita e lo sviluppo e attrarre nuovi investitori. Siamo infatti convinti che possa essere tale pianificazione rispetto alle reti, all'intermodalità, alla logistica, ovviamente non in maniere esclusiva, la determinate per la crescita e non il contrario.

La mancanza di sostegno alla modernizzazione della rete della trasportistica rischia altrimenti di divenire elemento esiziale di un sistema regione che ha invece di fronte enormi opportunità.

Anche in una prospettiva di sostenibilità, che deve configurarsi come uno dei fattori essenziali a guida delle scelte e della programmazione dedicata, non si possono ignorare le indicazioni che stanno caratterizzando la domanda di mobilità dei cittadini. Dalle indicazioni fornite dal 15° Rapporto Isfort, si evince che gli spostamenti non più lunghi di 10 km sono saliti oltre il 75%. Il raggio locale assorbe ormai oltre il 70% della domanda. Anche se l'utilizzo del mezzo privato ha subito una leggera contrazione, questo occupa ancora oltre l'80% degli spostamenti motorizzati. L'indagine mostra però anche la voglia di mobilità sostenibile da parte della popolazione che chiede una maggiore diffusione ed efficacia dei trasporti pubblici locali. A soffrire sono soprattutto le periferie, nelle quali la marginalità del sistema di trasporto pubblico, unita alla debolezza strutturale del trasporto su rotaia, rischia di isolare ulteriormente aree metropolitane che pesano in termini di demografici e non solo quanto capoluoghi di provincia, se prendiamo in considerazione la realtà della Capitale.

Queste prime considerazioni sembrano già sole indicare che siamo di fronte ad un sistema a doppio oggetto. Da un lato una domanda cittadina sempre più circoscritta ai grandi centri residenziali e ai collegamenti tra questi, dall'altra un sistema commerciale ed industriale che ha invece bisogno di grandi investimenti di "connettività" regionale da sostenere attraverso la garanzia di collegamenti europei ed internazionali che vanno necessariamente favoriti.

Portualità

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, oltre allo sviluppo dell'infrastruttura portuale interna, sono necessari miglioramenti nei collegamenti c.d. di ultimo miglio, ma anche la realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra Formia e Gaeta e tra Formia e Cassino e/o del congiungimento del porto alla vecchia linea ferroviaria Formia-Gaeta (la storica "Littorina"), recentemente ripristinata fino all'area del Consorzio Sud Pontino.

Per quanto riguarda Fiumicino, sul quale gli interventi saranno possibili anche grazie al finanziamento recentemente accordato dalla BEI per 195 milioni di euro, non sono procrastinabili interventi di potenziamento della rete di collegamenti tra il porto e l'aeroporto e la Città di Roma, come anche la comunicazione con il Porto di Civitavecchia, volto a potenziare ulteriormente il mercato croceristico attraverso la formula fly and cruise.

In questa cornice diviene fondamentale la previsione dell'autostrada Roma – Latina. Il quadrante pontino rappresenta il secondo polo di sviluppo della chimica-farmaceutica. E' quindi determinate che un collegamento adeguato tra questa realtà industriale, l'aeroporto di Fiumicino ed il sistema portuale laziale, in primis il porto di Civitavecchia.

Discorso analogo vale anche per il porto di Civitavecchia, al quale però bisogna avere la lungimiranza di guardare in un'ottica di grande nodo di comunicazione verso il nord Europa e tra Oriente ed Occidente. In questo senso il piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del quadrante Nord – Ovest dell'Area Romana, inserito come allegato nel DEF 2017, diviene determinante al fine di collegare il Porto di Civitavecchia con l'Autostrada A1, e quindi con il corridoio Helsinki – Malta), avviare un programma di sviluppo dell'interporto di Orte, anche attraverso il collegamento con la linea Roma – Firenze direzione Brennero. Tali operazione hanno come ulteriore obiettivo strategico il collegamento tra i due Mari, in grado di caratterizzare l'Area di Civitavecchia quale punto nodale tra la penisola Iberica ed i Balcani. Lo sviluppo modale sarà funzionale alla crescita industriale e commerciale non solo dell'intera area laziale, ma anche del bacino di Terni e di tutto il centro Italia.

In questa prospettiva l'AdSP, è importante insistere nell'iniziativa di promozione, di concerto con il Porto di Barcellona e l'AdSP del Mar Adriatico centrale e le Regioni Abruzzo, Marche e Lazio, di un nuovo corridoio mediterraneo che colleghi Barcellona alla Croazia (Ploce), sfruttando la trasversale autostradale che inizia a Civitavecchia e finisce ad Ortona in Abruzzo.

La proposta passa attraverso una revisione delle dorsale TEN –T che, attraverso la previsione di una trasversale, sarebbe in grado di creare una connessione strategica con il V Corridoio paneuropeo che arriva a Budapest.

La creazione di un corridoio marittimo che collega il Mar Adriatico al Tirreno, appare oltremodo in linea con la strategia di riduzione del traffico delle merci su gomma.

Nel POT 2017 si mette in evidenza in modo efficace come il tempo di percorrenza su strada di un TIR da Barcellona a Ploce (Croazia) (1.901 km) impiega oltre 50 ore di guida contro le 31 ore e 1.473 km complessivi nel caso di un combinato mare-gomma-mare, con i conseguenti vantaggi, oltre che del minor tempo, di costi inferiori (diretti e indiretti) e di notevoli benefici ambientali. Senza contare che il trasporto stradale ha un costo fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo. Il combinato marittimo, nel tratto sostitutivo via mare, consente di ridurre di molto il consumo energetico e di ridurre fortemente le emissioni.

In tale contesto è auspicabile quanto proposto da Assoporti rispetto alla già avviata implementazione delle c.d. Autostrade del Mare, ovvero l'attuazione del Reg(EU)1315/2013, nella parte di dimensione marittima della rete Ten-T. Ciò è valido per i due asset driver dello sviluppo quali:

- il completamento e l'implementazione delle facility portuali, dei terminal portuali, delle piattaforme logistiche integrate, delle connessioni retroportuali anche per il tramite delle innovative piattaforma di ICTI/IoT;
- l'adeguamento infrastrutturale in termini di accessibilità ai porti dal mare e dall'hinterland.

Le opportunità di sviluppo potrebbero avere il loro moltiplicatore anche nella costituzione della c.d. ZLS (ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA). A tal uopo, consapevoli dei decreti di attuazione ancora mancanti, abbiamo accolto di buon grado la delibera 621 della Giunta Regionale, con la quale è stato avviato l'iter per l'istituzione della ZLS.

Tale scelta sarà accompagnata dalla redazione di un piano strategico di sviluppo, sul quale auspichiamo possano esserci scambio di informazioni costruttivi anche con le parti sociali durante le diverse fasi di costruzione.

Trasporto pubblico locale.

Come si mostrato in apertura, il trasporto pubblico locale è argomento particolarmente sentito dalla persone e allo stesso condizionante rispetto ai tempi di vita e alla vivibilità stessa del territorio.

Ormai non è più rinviabile una pianificazione stringente rispetto ai servizi da rendere partendo da un'analisi approfondita dei fabbisogni e dell'esistente. Tracciare le necessità di spostamento e, al

tempo stesso prevedere i futuri bisogni della cittadinanza e delle merci, ha come condizione preliminare l'aver una visione rispetto allo sviluppo regionale che si vuole determinare.

Solo così si potrà procedere alla corretta valutazione rispetto ai punti strategici da prevedere e sui quali incardinare mobilità del Lazio.

Parlando dei porti abbiamo identificato una serie di opere che sono determinanti per la creazione di un'architettura di sistema sul quale poggiare il servizio su gomma e su rotaia. Anche in considerazione dell'evoluzione della normativa vigente, sia a livello nazionale che comunitario, la Regione ha il compito di indicare come vuole caratterizzare il sistema del trasporto pubblico locale nei prossimi anni. Tale scelta non può tener conto anche delle opportunità che questo potrebbe rappresentare in termini economici e di equilibrio sociale. Infatti il consolidamento di realtà societarie pubbliche, attraverso spinte aggregative che possano portare al superamento della frammentarietà delle imprese attualmente presenti, potrebbe portare alla definizione di player locali dei trasporti in grado, in un'ottica di lungo periodo, di oltrepassare i confini regionali e competere anche per la gestione del servizio in ambito europeo.

Ovviamente il raggiungimento di simili obiettivi necessita di 4 elementi imprescindibili:

- **Una pianificazione di lungo periodo che culmini nella dotazione di un Piano strategico della Mobilità del Lazio, ancora assente;**
- **Il consolidamento e la costruzione di realtà industriali partecipate in grado di essere competitive anche su altri mercati;**
- **La sostenibilità e il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini;**
- **Le garanzie contrattuali per i lavoratori.**

Sul primo punto auspichiamo l'avvio dell'iter di definizione del piano, avanzando la possibilità di costituire un Osservatorio dedicato che coinvolga anche le parti sociali. Un luogo che possa divenire elemento costruttivo di partecipazione e di proposta.

Il secondo punto necessita di un chiarimento rispetto alle linee di indirizzo che la Regione intenderà adottare.

Sul terzo punto, sarà necessaria un'operazione di studio e di interpretazione rispetto ai fabbisogni, che diverranno elementi determinanti anche, oltre al soddisfacimento della domanda, per la determinazione delle c.d. economicità se pensiamo alla recente introduzione dei costi standard sui quali si andranno a determinare le risorse da destinare ai contratti di servizio. E' essenziale, in virtù del grado di assorbimento della domanda da parte della Capitale, una sinergia tra l'Agenzia della Mobilità Regionale con quella Capitolina. E' auspicabile inoltre scongiurare duplicazioni di servizio e al tempo stesso garantire una migliore incisività dello stesso anche nei luoghi più complessi e a bassa domanda.

Sul quarto punto è fondamentale che, in linee con le previsioni normative europee e con le deliberazioni dell'ART, la Regione si faccia promotrice del rafforzamento delle clausole sociali

nel momento dei passaggi del servizio tra le diverse aziende. E' quindi fondamentale procedere alla modifica e all'adeguamento della Legge Regionale 30/1998, introducendo anche l'obbligo di prevedere nei bandi di gara e nei contratti di servizio clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa.

Ferrovie ex concesse.

Ferme restanti le considerazioni introdotte nello studio presentato sulle clausole normative legate all'affidamento delle Ferrovie ex concesse, nelle more di capire le decisioni della Regione circa la metodologia di assegnazione del servizio e dell'infrastruttura, non è al momento da escludere dai giochi Atac. Infatti i tempi di un'eventuale gara determinerebbero comunque una diversa assegnazione non prima del 2020 (Per garantire la continuità deve comunque essere prevista una proroga tecnica in favore di ATAC). Stante il piano di rientro a cui si sta sottoponendo l'azienda di trasporto capitolino, potrebbero crearsi le condizioni per avviare una nuova geografia delle aziende partecipate che insistono sui servizi di trasporto.

Anche qui serve chiarezza e sinergia tra i due Enti.

Deve essere valutata anche la possibilità di costituire una nuova azienda pubblica dedicata.

Intanto sarebbe interessante capire a che punto sono i contenziosi rispetto alla proposta, presentata dall'ATI composta da Ansaldo Sts S.p.A., Hitachi Rail Italy S.p.A., Ratp Dev Italia S.r.l., Salcef S.p.A., Cilia Italia S.r.l. e Architecna Engineering S.r.l.), di partenariato pubblico privato riguardante la Roma-Lido

25 ottobre 2018

Ferrovie ex concesse e Mobilità Lazio

all'art.47 del 50/2017 su tale possibilità (accordo di programma con RFI per la manutenzione).