

# Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Lazio

Le opere indifferibili per il sistema  
economico laziale



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020



UNIONCAMERE  
LAZIO

CAMERE DI COMMERCIO DEL LAZIO

- | **Premessa..... 3**
- | **Obiettivi..... 4**
- | **Il contesto di riferimento..... 5**
- | **Le priorità infrastrutturali del Lazio..... 12**
- | **Infrastrutturazione BUL e 5G..... 52**
- | **Conclusioni..... 59**

L'obiettivo del **Programma Infrastrutture** finanziato con il **Fondo di Perequazione 2019 - 2020** è fornire alle Camere di commercio e alle Unioni regionali uno strumento per partecipare in maniera attiva e sostanziale alla ripresa del Paese dopo il periodo di crisi sanitaria ed economica. La pandemia ha messo ancora più in evidenza il ruolo chiave delle infrastrutture di trasporto e delle attività logistiche e, soprattutto, ha ribadito la necessità di portare a termine quanto prima le opere in corso cambiando anche i modelli della governance della strategia di infrastrutturazione del Paese. Obiettivo su cui convergono gli strumenti messi in campo dall'Ue e dal Governo attraverso i fondi Next Generation EU (NGEU) e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e i fondi complementari.

Contemporaneamente è emerso un forte deficit di infrastrutture digitali, necessarie per rimettere in gioco le aree economiche e sociali più svantaggiate. La digitalizzazione rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e per abilitare la semplificazione della Pubblica Amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese e con i cittadini.

Il Lazio è una regione policentrica e poliedrica, all'interno della quale oltre alla naturale differenza tra costa, pianura e collina si osserva anche una sproporzione tra l'area metropolitana di Roma e il resto del territorio che non ha pari in Europa. Negli ultimi anni c'è stata una forte espansione dell'hinterland romano che di fatto ha assorbito la crescita della popolazione della capitale. Tra le altre province, Frosinone e Latina sono cresciute notevolmente sia dal punto di vista demografico che economico, mentre Viterbo e Rieti mostrano degli incrementi più contenuti. Tutto questo ha mutato i fabbisogni e fatto nascere una nuova domanda di servizi, soprattutto nell'ambito delle infrastrutture e della mobilità di persone e merci.

Attraverso il Programma Infrastrutture, il sistema camerale del Lazio vuole consolidare **un'attività di monitoraggio e di stimolo** a seguito dei cambiamenti della domanda e rafforzare ulteriormente il proprio ruolo strategico nel fornire contributi operativi per lo sviluppo infrastrutturale del territorio regionale.

Il **Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Lazio** è uno strumento operativo a disposizione di Unioncamere Lazio e delle Camere di commercio per promuovere il dibattito sulle infrastrutture e indirizzare le scelte di investimento a tutti i livelli, grazie alla possibilità, offerta dal documento, di evidenziare le caratteristiche economiche e infrastrutturali della regione rilevandone i punti di forza e le criticità.

Il Libro bianco intende svolgere un duplice ruolo: da un lato evidenziare la capacità delle Camere di commercio di agire da raccordo tra il mondo economico, la società civile e gli enti preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo del processo di infrastrutturazione del Paese; dall'altro agevolare lo scambio di informazioni e di analisi, incoraggiare il confronto e l'unità tra gli stakeholder per trovare soluzioni condivise alle principali criticità e, infine, creare consapevolezza nell'opinione pubblica. Il Libro bianco rappresenta, in questo modo, uno **strumento di democrazia partecipativa**, di facile lettura e dinamico che può essere messo a disposizione del pubblico e delle istituzioni.

Per realizzare questi obiettivi, l'approccio utilizzato è quello della concertazione, partendo dal basso, con il coinvolgimento delle imprese e delle associazioni datoriali regionali, attraverso i tavoli di confronto territoriale il cui risultato principale è stato la definizione di un elenco di opere infrastrutturali necessarie per un'efficiente ed efficace mobilità di persone e merci nel Lazio. Lo sforzo che si è compiuto è stato anche quello di creare un elenco che vada oltre le opere già programmate – per la maggior parte, in esecuzione – nella regione e che comprenda anche interventi di minore portata ma in grado di migliorare sensibilmente la fruibilità delle infrastrutture esistenti, per venire incontro ai fabbisogni infrastrutturali di breve-medio periodo, in attesa che si completino le opere in corso.

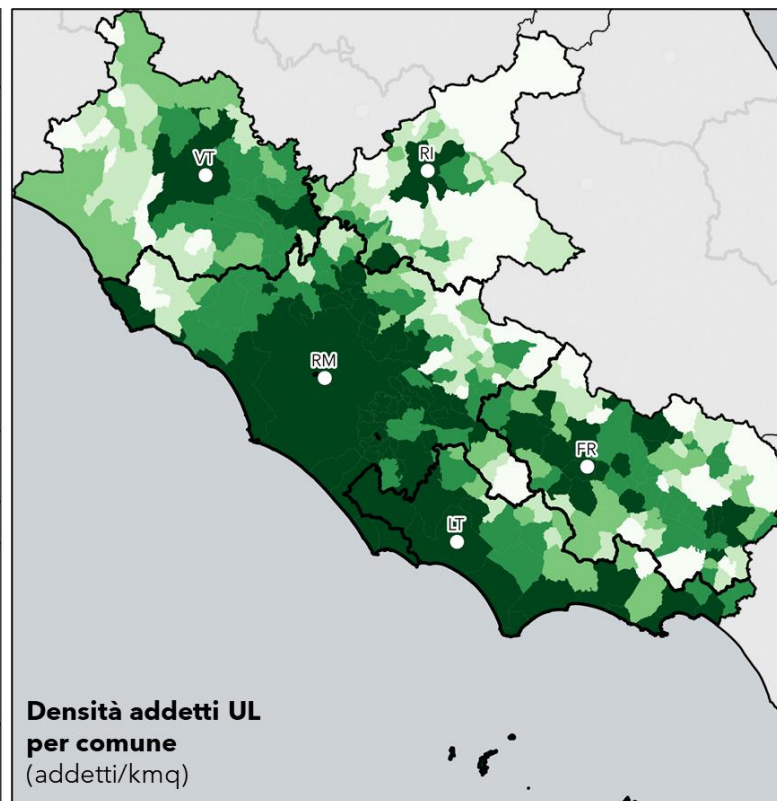
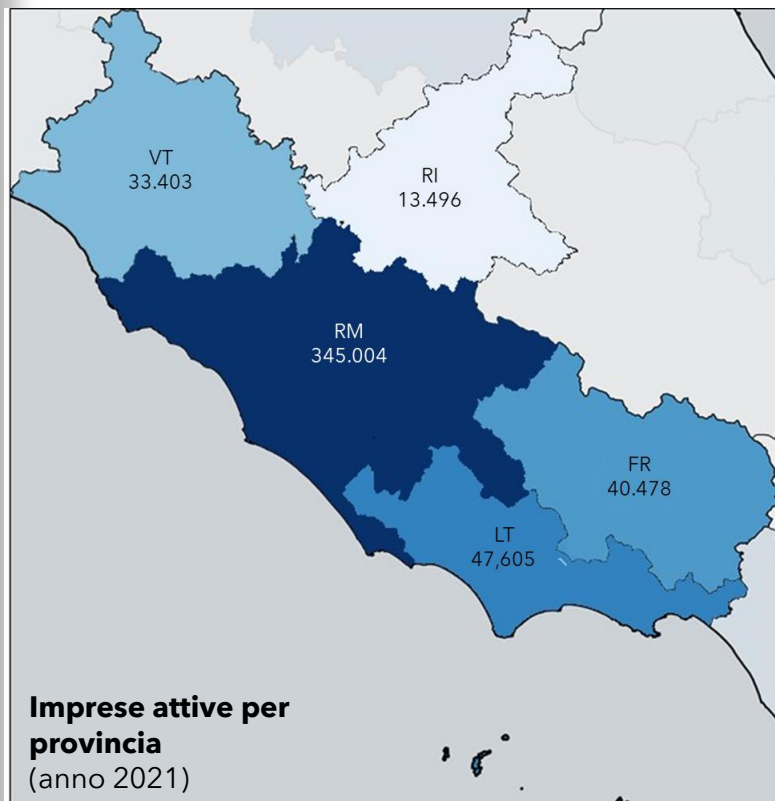
Il centro di gravità della regione è senza dubbio Roma, un *unicum* in Italia e in Europa sia per la sua conformazione territoriale che per la varietà di aspetti che presenta. Il Libro bianco, tuttavia, si svolge in un'ottica regionale e tiene conto delle strette interrelazioni tra le province e quindi dei fabbisogni di infrastrutture di collegamento tra i centri minori e le direttrici e i nodi della rete nazionale.



## Il contesto di riferimento

- Il quadro economico
- Le specializzazioni economiche
- Il commercio estero
- Il sistema infrastrutturale
- La regione nel contesto della rete TEN-T

## Il quadro economico



Il Lazio è la seconda regione in Italia per importanza sia in termini di popolazione che di ricchezza prodotta, dopo la Lombardia.

Nel 2020 il **PIL è stato pari a 186,3** miliardi di euro, in calo del 7,6% rispetto all'anno precedente. **Le stime dello Svimez** per il 2021 parlano di una crescita del 4,6% rispetto al 2020.

All'area di Roma sono riconducibili circa l'80% del PIL e dell'occupazione della regione.

Nel complesso l'economia regionale è orientata ai servizi, tuttavia l'industria è un settore tutt'altro che trascurabile.

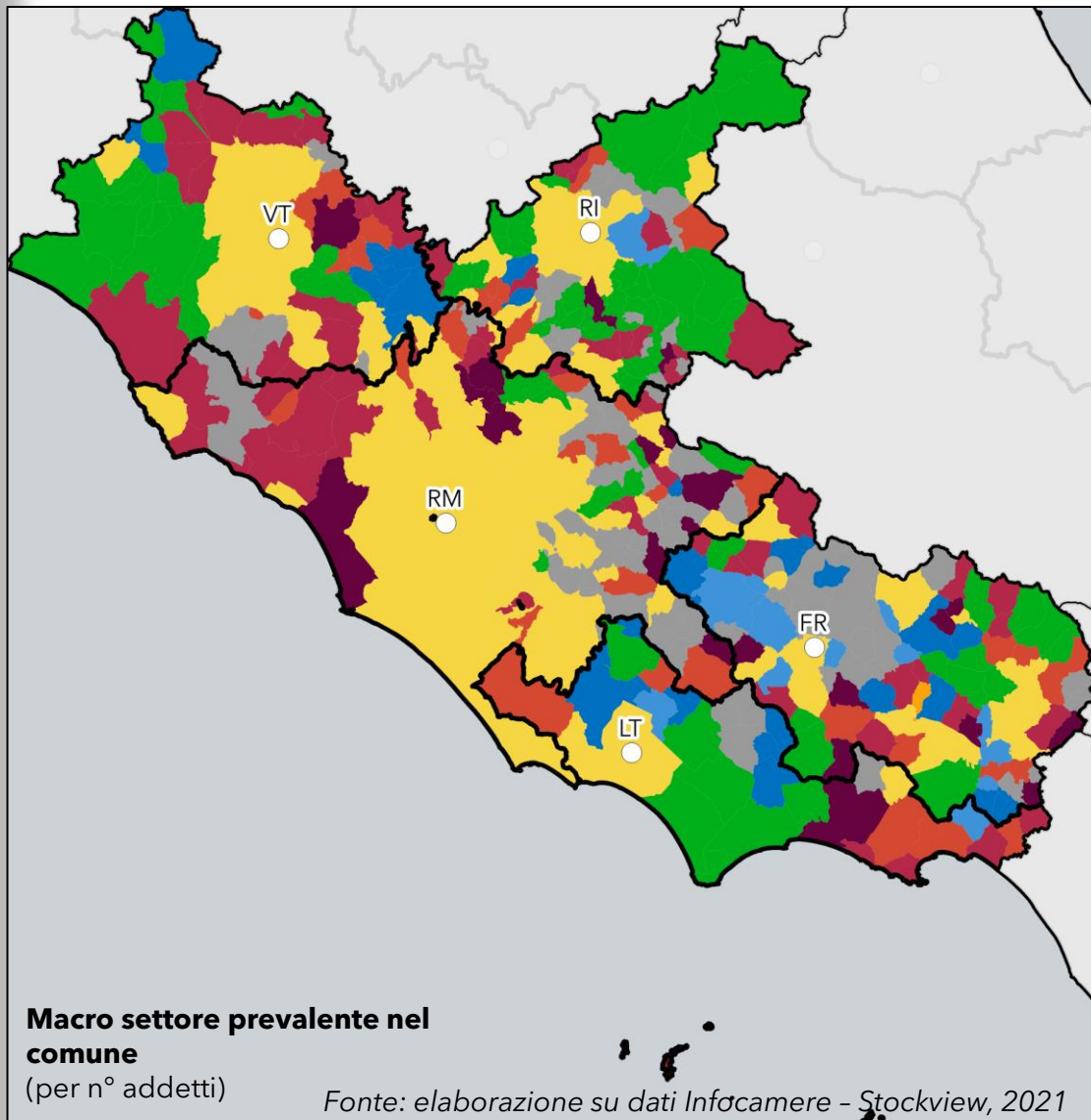
La struttura produttiva regionale è caratterizzata da un'elevata percentuale di **piccole - micro imprese**. Le imprese attive nel 2021 sono aumentate del 2,84%, rispetto all'anno precedente e sono 479.986, di cui circa il 20% costituito dalle imprese artigiane.

Il numero di **addetti nelle Unità locali** nelle attività economiche è pari a 1.841.577 (-0,4%). La maggior parte opera nel **settore servizi** (34%) ed è concentrato in provincia di Roma. Nel corso del 2021 si è registrato un aumento rilevante degli addetti all'agricoltura (+8,4%) e delle costruzioni (+7,3%). Le province di Latina, Rieti e Viterbo hanno una forte specializzazione nell'**agricoltura**.

Fonte: elaborazione su dati Infocamere - Stockview, 2021



# Le specializzazioni produttive

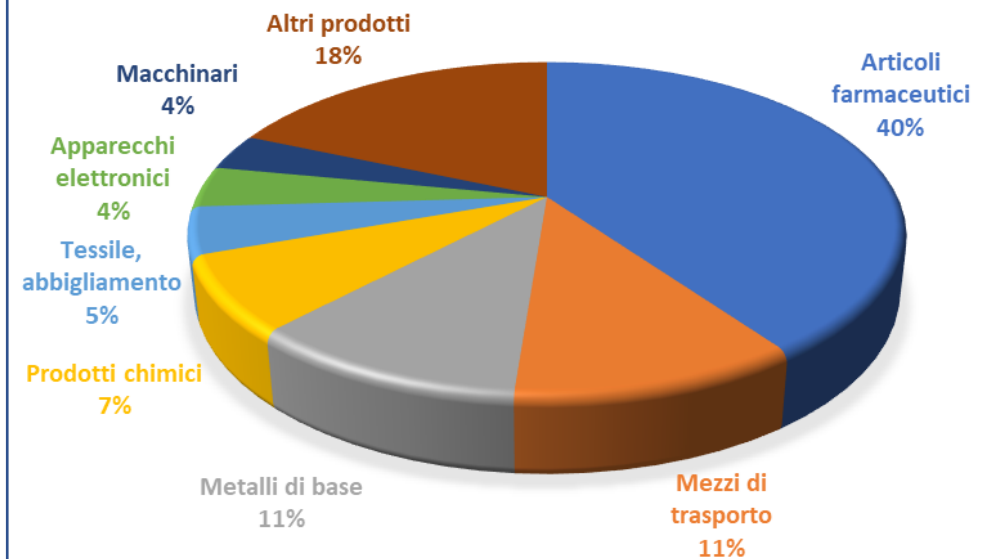


MACRO SETTORE	PESO %	RM	FR	LT	RI	VT	LAZIO
<b>AGRICOLTURA</b> Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	2,9%	0,4	1,0	4,7	3,0	4,8	0,7
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	4,2%	0,6	2,7	2,2	1,6	2,6	0,3
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	4,6%	0,8	2,8	1,7	1,4	0,5	0,7
<b>COSTRUZIONI</b> Edilizia, servizi di ingegneria	8,9%	0,9	1,5	1,1	1,5	1,2	1,0
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> Attività di trasporto e magazzino	15,0%	1,1	0,9	0,8	0,8	0,6	1,2
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14,0%	1,0	0,8	1,0	1,0	1,1	1,0
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	11,5%	0,9	1,1	1,3	1,2	1,3	1,0
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> Banche e assicurazioni	3,0%	1,1	0,6	0,6	0,8	0,8	1,0
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,9%	1,0	0,9	0,9	0,9	1,2	1,0
<b>ALTRI SERVIZI</b> Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	34,0%	1,1	0,6	0,5	0,7	0,5	1,3
<b>TOTALE</b>	100%	78,4%	6,8%	9,0%	1,8%	4,0%	100%





## Il commercio estero

- Nel 2021 il commercio estero regionale ha totalizzato **64,6 miliardi di euro** (6,6% del totale nazionale). Il saldo commerciale è negativo per circa 7,6 miliardi dovuto soprattutto alla forte propensione all'import di Roma.
- Nel 2020, la **propensione all'export** è stata 0,15, ossia le esportazioni hanno contribuito con il 15% alla formazione del valore aggiunto, il **grado di copertura** - rapporto tra esportazioni e importazioni- è il 79%, quindi il valore delle esportazioni non copre quello delle importazioni.
- Il 2021 la **crescita complessiva** rispetto al 2020 è stata del **6,5%**. Le **esportazioni**, in particolare, sono cresciute dell'**11,5%**, grazie alla buona performance dell'export dei prodotti petroliferi (+177%), dei metalli di base (+52%) e del tessile, abbigliamento (+37%). L'**import** è cresciuto in maniera più contenuta (+2,8%) a seguito di una minore domanda di prodotti del tessile abbigliamento (-61,9%).
- Il 65% dell'export è diretto nei paesi Ue. La principale destinazione dell'export regionale è il **Belgio** (19,8%). In ambito extra-Ue il primo paese sono gli **USA** (8,5%).
- Nel 2021 gli **articoli farmaceutici** sono stati la voce principale del commercio estero regionale (36% complessivo).
- Le province di **Frosinone e Latina** rappresentano insieme il 52% dell'export regionale. A **Roma**, invece, è destinato il 58% dell'import.

## Focus sull'export



### Modo di trasporto (export)

	58,8% (82,9% vs Ue)
	1,4% (2,0% vs Ue)
	20,5% (12,7% vs Ue)
	18,4% (2,4% vs Ue)
Altro	0,9% (0,0 vs Ue)

### Destinazioni principali (2021)

	Belgio 5.638 M€
	Germania 4.350 M€
	Paesi Bassi 2.609 M€
	USA 2.431 M€
	Francia 1.490 M€

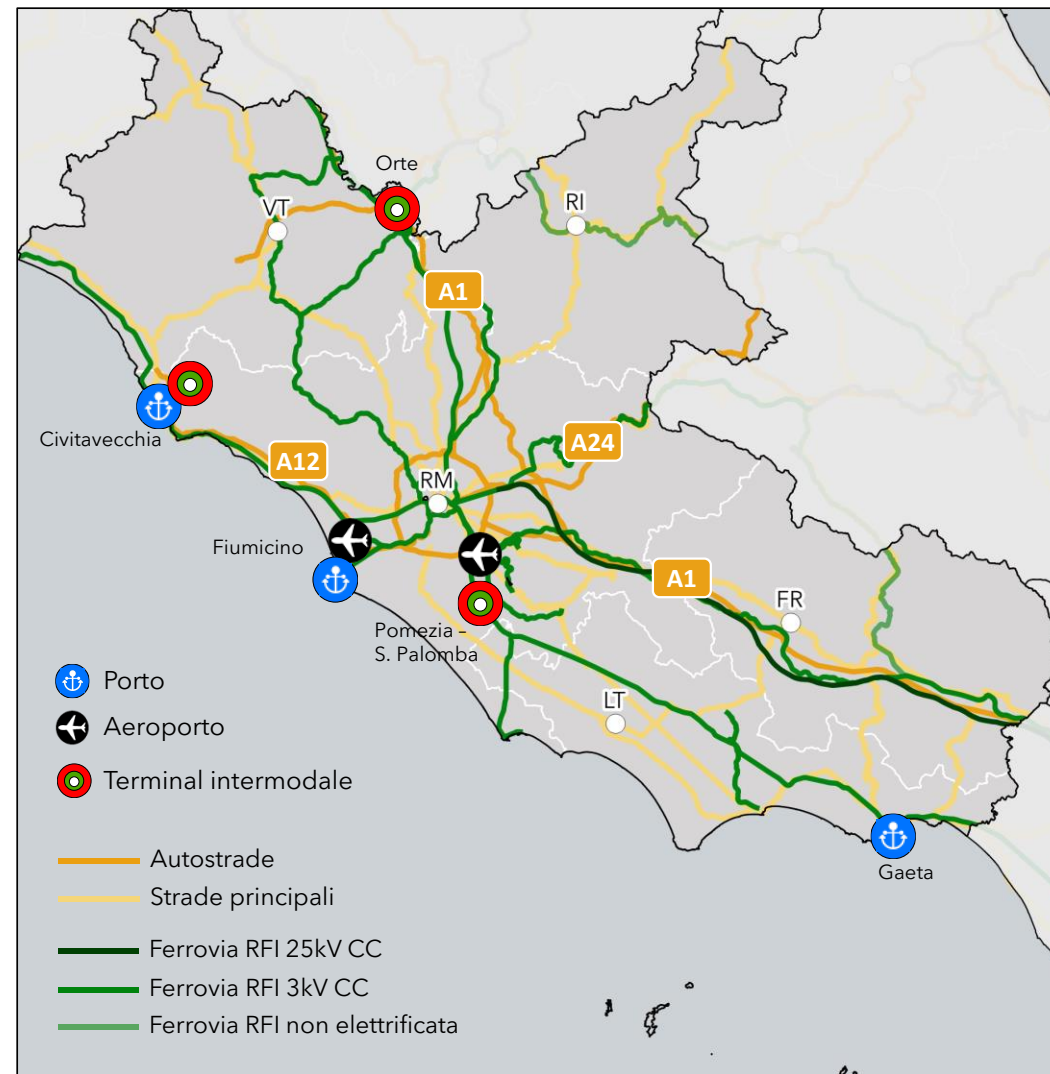
Fonte: elaborazione su dati Istat 2021



# Il sistema infrastrutturale

La mobilità di passeggeri e merci nel Lazio si basa su un insieme di reti e nodi composta da:

- **9.700 km di rete stradale**, di cui il 5% formato da autostrade e il 13% da strade di rilevanza nazionale gestite da Anas.
- **1.217 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 92% elettrificata (81% a 3kV CC e 11% a 25kV CC) e il 71% a doppio binario.
- **3 porti principali: Civitavecchia** (circa 10 milioni di tonnellate di merci e 1,7 milioni di passeggeri movimentati nel 2021 e 1° porto in Italia per numero di crocieristi) **Fiumicino** e **Gaeta** (specializzati nel movimento di rinfuse liquide, con rispettivamente 1,9 e 1,3 milioni di tonnellate nel 2021).
- **2 aeroporti di rilevanza internazionale: Roma Fiumicino** (che si conferma 1° in Italia nel 2021 per numero di passeggeri, circa 11,6 milioni, e 2° per numero di movimenti, 112.972 e per trasporto cargo, 101.325 tonnellate) e **Roma Ciampino** (12° nel 2021 con 2,3 milioni di passeggeri, 10° per numero di movimenti 37.219 e 7° per movimenti cargo, 16,280 ton).
- **3 infrastrutture principali per l'intermodalità: Terminal di Pomezia - Santa Palomba** (nodo del Core Network), **Interporto di Orte** (nodo del Comprehensive Network, all'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale, sono in fase di esecuzione i lavori di allacciamento alla rete ferroviaria Ancona-Orte), **Interporto di Civitavecchia** (riammesso recentemente nella piattaforma UIR).



## Le performance infrastrutturali

L'indicatore delle performance infrastrutturali, elaborato da Uniontrasporti nel 2020, fornisce indicazioni di sintesi sul posizionamento del sistema infrastrutturale regionale rispetto al più ampio contesto nazionale. L'indicatore è una combinazione di dati quantitativi e qualitativi che tiene conto non solo della territorialità dell'infrastruttura ma anche della sua capacità di attrazione rispetto ai territori limitrofi.

#	Prov.	Ranking nazionale					Indice sintetico
1°	RM	2°	2°	36°	1°	59°	2°
2°	FR	19°	19°	88°	19°	78°	42°
3°	VT	46°	48°	52°	61°	75°	55°
4°	LT	89°	26°	62°	16°	87°	72°
5°	RI	49°	97°	88°	19°	70°	79°

Per le province di **Latina** e **Rieti** si rileva il maggiore **gap infrastrutturale** tra le 5 province della regione (rispettivamente al 72° e 79° posto della classifica nazionale).

- ❖ Dato il suo ruolo di snodo dei trasporti del Centro e di parte del Sud dell'Italia, **Roma** presenta una condizione favorevole in termini di dotazione di **strade e ferrovie** e di programmazione degli investimenti, ma non può dirsi altrettanto delle altre province che hanno i principali punti deboli nella mancanza di una dotazione adeguata di reti stradali e ferroviarie e in una spesa contenuta da destinare agli investimenti.
- ❖ Nel caso delle infrastrutture di nodo la situazione è più eterogenea. Gli **aeroporti di Fiumicino e Ciampino** hanno un effetto di gravitazione che si estende positivamente anche sulle altre province a eccezione di Viterbo. Al contrario, i **porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta** risentono di carenze funzionali e dotazionali e di collegamento con le aree produttive della regione.
- ❖ Le **infrastrutture per la logistica** rappresentano il vero anello debole della mobilità delle merci, soprattutto in termini di dotazione e di attrattività rispetto ai territori limitrofi.
- ❖ Nel complesso, **la performance infrastrutturale del Lazio risulta carente, in particolare rispetto alle infrastrutture logistiche e portuali**. Si evidenzia tuttavia un potenziale importante in tutte le province che può essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di una *vision* regionale.

# La regione nel contesto della rete TEN-T

Il Lazio è attraversato dal corridoio **Scandinavo - Mediterraneo**, che collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta.

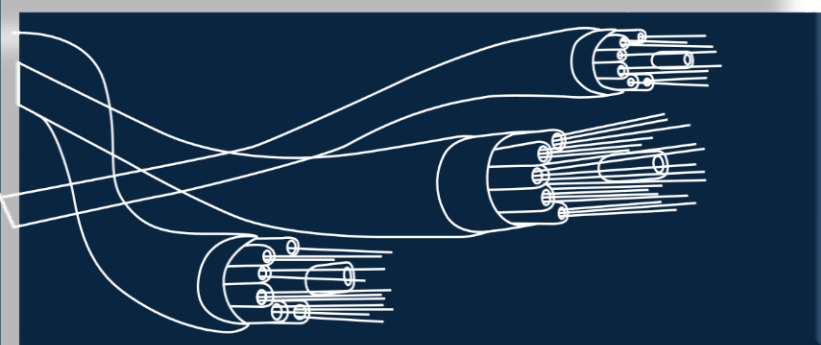
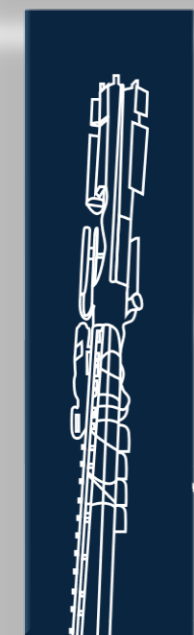
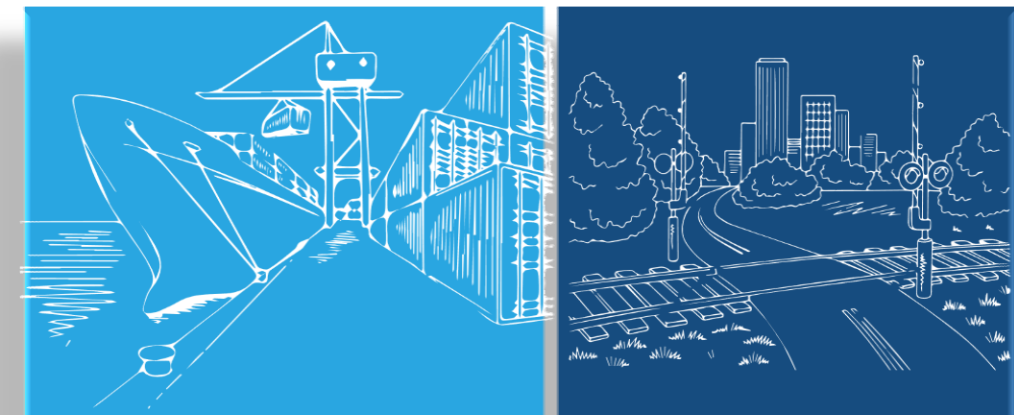
La tratta italiana del corridoio si estende dal Brennero a Palermo e comprende 3.000 km di rete ferroviaria 2.400 km di reti stradali, 10 porti, 4 aeroporti e 5 terminal intermodali.

Nel **Lazio** il corridoio Scandinavo - Mediterraneo interessa 440 km di ferrovie e 270 di strade, 1 porto (**Civitavecchia**), 1 aeroporto (**Fiumicino**), 1 terminal intermodale (**Pomezia Santa Palomba**).



## Principali gap infrastrutturali da risolvere entro il 2030

- ❖ Adeguamento delle sezioni ferroviarie non conformi in termini di **peso assiale** (22,5 t) e di **lunghezza dei treni merci** (740 m), delle linee **Firenze - Roma**, via Pisa e Grosseto, e **Roma - Napoli**, via Cassino.
- ❖ Implementazione del sistema ICT, connessione alla rete ferroviaria e adeguamento della lunghezza dei treni per risolvere gli aspetti critici dei **terminal intermodali**.
- ❖ Accessibilità alla rete stradale e ferroviaria del terminal intermodale di **Pomezia Santa Palomba** (di riferimento per le merci pericolose).



# Le priorità infrastrutturali del Lazio

- Approccio metodologico
- Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)
- Macro obiettivi della programmazione regionale
- Sintesi delle priorità infrastrutturali
  - La concertazione territoriale
  - I macro obiettivi (MO)
  - Gli interventi prioritari
  - Le tematiche complementari
  - Le schede di dettaglio degli interventi di Priorità 1

## Approccio metodologico

Il trasporto e la logistica hanno acquistato, nel tempo, una rilevante importanza sociale ed economica perché permettono lo scambio di beni materiali e conoscenze contribuendo alla crescita della collettività. Sono attività trasversali che toccano ogni aspetto della quotidianità. Un ruolo fondamentale in questo scenario è svolto dalle infrastrutture che, secondo i paradigmi attuali, devono essere efficienti, accessibili, adeguate alla domanda espressa dal territorio e sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. Si tratta di un obiettivo che, per essere raggiunto, richiede che vengano individuate le **priorità di infrastrutturazione e le strategie per garantire certezza dei tempi di realizzazione degli interventi e un uso efficiente delle risorse.**

Lo sviluppo e il rilancio di un territorio passano non solo attraverso le grandi opere che sono in grado di collegarlo alle direttrici nazionali e internazionali, ma che sono complesse e realizzabili in tempi lunghi, ma anche attraverso opere minori maggiormente calate nel contesto regionale, meno costose e realizzabili in tempi medio/brevi e, soprattutto, capaci di valorizzare e legare tra loro aree di pregio e importanti dal punto di vista industriale, turistico e sociale, rendendo più accessibili i nodi esistenti rispetto alle reti stradali e ferroviarie.

Un dato rilevante in questo momento storico è la **disponibilità di risorse** grazie al PNRR e ai fondi complementari e alla presenza di una strategia nazionale ed europea finalizzata all'utilizzo efficiente di tali risorse. Per questo motivo bisogna evitare gli errori del passato che hanno portato a programmazioni sbagliate e a una confusione e un disorientamento nelle procedure che hanno avuto come effetto più evidente l'incapacità di utilizzare e spendere correttamente le risorse disponibili.



## Approccio metodologico

L'approccio metodologico utilizzato per selezionare le priorità infrastrutturali del Lazio si è, quindi, basato sui seguenti step:

- ❖ Definizione del **quadro degli interventi strategici** contenuti negli strumenti di programmazione nazionali e regionali che mette in evidenza lo stato delle opere incompiute sul territorio;
- ❖ Identificazione e contestualizzazione delle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale dall'attività di concertazione che si è svolta grazie all'iniziativa delle tre Camere di commercio;
- ❖ **Sintesi dei macro obiettivi** tenendo conto di una «vision regionale» (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale);
- ❖ **Selezione delle priorità infrastrutturali** tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, i fabbisogni a cui l'opera potrebbe dare risposta) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dalla sensibilità del territorio.

Ciò ha portato a individuare tre livelli di priorità:

- **Priorità 1** interventi di rilevanza almeno regionale e/o possibilità di azione nel breve periodo
- **Priorità 2** interventi di rilevanza almeno provinciale e/o possibilità di azione del medio periodo
- **Priorità 3** interventi di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo

L'analisi si completa con schede di dettaglio degli interventi classificati con **priorità 1**, lasciando a successivi approfondimenti le altre opere.

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

Il quadro degli interventi programmati è l'elenco delle **opere ritenute indispensabili e strategiche per il territorio regionale che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale.**


Il quadro di sintesi riportato nelle tabelle seguenti è stato ottenuto consultando diverse fonti tra cui:

- **SILOS** (Sistema informativo legge opere strategiche) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati, contiene dati e informazioni sul complesso di infrastrutture contenute negli strumenti di programmazione (**ultimo aggiornamento 31/05/2022**);
- Allegati infrastrutture al **Documento di Economia e Finanza (DEF)**;
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2022-2026 e CdP Anas 2016-2020);
- **PNRR-PNC** -Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (approvato il 13 luglio 2021);
- **DPCM Opere Commissariate** (DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021 e 11 maggio 2022) complessivamente, nel 2021, sono stati individuati 49 commissari a cui sono state affidate 102 opere. L'iter si è concluso a maggio 2022 con l'individuazione di ulteriori 12 commissari e altre 15 opere complementari o di sistema a interventi già commissariati.

Per ciascun intervento oltre alle informazioni di base (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), viene evidenziato anche se si tratta di:

- opera da **MONITORARE [M]**, perché presenta elementi di criticità (di tipo politico/economico/finanziario), richiede ulteriori approfondimenti sulla funzionalità o di un ulteriore *spinta* da parte del territorio;
- opera inserita nel **PNRR-PNC [P]**;
- opera **COMMISSARIATA [C]**;
- opera oggetto di **DIBATTITO PUBBLICO [D]**

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE/SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Direttrice centrale e tirrenica Nord: upgrade tecnologico linea DD Firenze - Roma	Lavori in corso	300,00	100%	2022	
Direttrice centrale e tirrenica Nord: upgrade tecnologico linea DD Firenze - Roma (2° fase)	Lavori in corso	250,00	86%	2026	P
Gronda merci di Roma - Cintura Sud - Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia- Campoleone	Progettazione preliminare	845,00	0	Oltre 2026	
Linea Roma-Pescara: Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello	Progettazione preliminare	1.304	n.d.	Oltre 2030	M
Linea Civitavecchia-Capranica-Orte	n.d.	91,00	n.d.	n.d.	M
Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	Studio di fattibilità	792,20	1%	Oltre 2026	M
Collegamento Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona: opere prioritarie	Progettazione definitiva	441,50	14%	n.d.	P
Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona: 2° fase - elettrificazione Terni - Rieti - L'Aquila	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	P
<b>NODO FERROVIARIO DI ROMA</b>					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico	Lavori in corso/ prog. preliminare	1.653,35	54%	n.d.	P

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE/SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>NODO FERROVIARIO DI ROMA</b>					
Infrastrutturazione stazione Tiburtina e nodo di interscambio stazione AV e completamento fronte Nomentano	Lavori in corso	40,00	100%	Oltre 2021	<b>P</b>
Completamento anello ferroviario di Roma (Cintura Nord)	Progettazione preliminare	904,44	31%	Oltre 2026	<b>C; D</b>
Nodo di interscambio Pigneto 1° fase: fermata su linee FL1/FL3 e copertura parziale vallo. Completamento: completamento fermata su linea FL4/FL6	Prog. definitiva/Prog. preliminare	98,00	100%	2023/ n.d.	<b>P; C</b>
Quadruplicamento Ciampino-Capannelle	n.d.	255,00	32%	Oltre 2026	<b>C</b>
Potenziamento linee Castelli Romani	Lavori in corso	21,00	100%	2021	<b>M</b>
Raddoppio Campoleone-Aprilia	Progettazione definitiva	73,70	100%	Oltre 2022	<b>P</b>
Raddoppio Aprilia-Nettuno	Studio di fattibilità	200,00	2%	n.d.	
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	Lavori in corso	254,51	67%	2026	<b>P; C</b>
Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	Progettazione definitiva	361,00	70%	2028	<b>C; M</b>

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE/SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA (ROMA METROPOLITANE, REGIONE LAZIO, ROMA CAPITALE)</b>					
Linea C della metropolitana di Roma: T2 Clodio/Mazzini-Fori imperiali/Colosseo; T3 Fori Imperiali/Colosseo-San Giovanni	Opere con esecutore individuato/lavori in corso	5.934,70	80%	2024/ n.d.	<b>C</b>
Manutenzione straordinaria metropolitane	Progettazione definitiva	279,37	80%	n.d.	
Manutenzione straordinaria della ferrovia Roma Lido con trasformazione in metropolitana e manutenzione della ferrovia Roma-Viterbo (tratta Riano-Morlupo) con upgrading tecnologico	Lavori in corso/opere con esecutore individuato	478,97	100%	n.d.	
Interventi su ferrovia Giardinetti	Lavori in corso	3,00	100%	n.d.	
Manutenzione straordinaria delle ferrovie ex concesse	Lavori in corso	24,00	100%	n.d.	
Funivia Eur Magliana Mb - Viale Bonelli Fs (FL1)	Progettazione preliminare	29,95	100	n.d.	
Funivia Battistini - Torrevecchia - Casalotti GRA	Progettazione preliminare	109,59	100	n.d.	




# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE/SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>ROMA LINEE TRANVIARIE (ROMA CAPITALE)</b>					
Tranvia Termini-Vaticano Aurelio (TVA): lotto funzionale Termini-Piazza Venezia e Completamento	Progettazione preliminare	293,44	100%	2026	<b>P; C</b>
Collegamento tranviario P.le del Verano - P.le Stazione Tiburtina	Progettazione preliminare	23,45	100	n.d.	<b>C</b>
Linea tranviaria Termini-Giardinetti-Tor Vergata: soluzione a scartamento ordinario	Progettazione preliminare	213,82	100%		<b>C</b>
Tranvia Viale Palmiro Togliatti	Progettazione preliminare	184,26	100%	2026	<b>P; C</b>

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 <b>OPERE STRADALI</b>	<b>AVANZAMENTO DEL PROGETTO</b>	<b>COSTO (M€)</b>	<b>FINANZIATI</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>AZIONE</b>
Autostrada A12 - tratta Rosignano-Civitavecchia: completamento itinerario	Prog. preliminare/ Prog. definitiva	211,18	100%	n.d.	<b>M</b>
<b>ITINERARIO CIVITAVECCHIA - ORTE - RAVENNA - VENEZIA</b>					
Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: riqualificazione E45/SS3 bis Orte-Ravenna	Lavori in corso	1.153,31	100%	n.d.	<b>M</b>
Trasversale Nord Orte-Viterbo-Civitavecchia SS675 Umbro - Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano Est-Civitavecchia 1° e 2° stralcio	Progettazione preliminare	513,86	100%	n.d.	<b>C</b>
Allaccio all'autostrada A12 Roma-Civitavecchia della viabilità ordinaria del comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma Fiumicino	Opere con esecutore individuato	12,75	153%	n.d.	<b>M</b>
<b>AREA DEI CASTELLI: SISTEMA TRASPORTO PLURIMODALE (REGIONE LAZIO)</b>					
Tangenziale Appia-Castelli - 2° stralcio funzionale dal km 2,690 (svincolo del Crocefisso) al km 5,165 (svincolo del Ginestreto)	Progettazione preliminare	0	0	n.d.	
Tangenziale Appia-Castelli - 3° stralcio funzionale dal km 5,165 (svincolo del Ginestreto) al km 9,223 (innesto S.S. nr. 7 Appia)	Progettazione preliminare	152,00	3%	n.d.	

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto tra il km 41+300 e il km 74+400	Progettazione definitiva	0	n.d.	n.d.	
<b>ITINERARIO TIRRENICO CENTRO - MERIDIONALE (RM - NA)</b>					
Autostrada regionale A12 Tor de Cenci-Latina e Bretella Cisterna-Valmontone	Progettazione definitiva	2.020,83	50%	n.d.	<b>C</b>
Sistema intermodale integrato Roma-Latina (ex CTM) - 2° stralcio funzionale - Aprilia-Terracina	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
SS 7 Via Appia - Variante in comune di Formia (Pedemontana)	Progettazione preliminare	401,76	20%	Oltre 2025	
Opere complementari alla Roma-Latina (ASTRAL)	Progettazione definitiva	155,70	100%	n.d.	<b>P; C</b>
Adeguamento SS156 dei Monti Lepini: 2°, 3° e 4° lotto (ASTRAL)	Lavori in corso/prog. esecutiva	67,93	97%	n.d.	<b>M</b>
SS690 - Prolungamento dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia: tratto laziale	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpietra in carreggiata sud	Progettazione preliminare	32,00	100%	n.d.	

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>GRA E A91 ROMA-FIUMICINO: REALIZZAZIONE DI CORSIE COMPLANARI AL GRA TRA VIA CASILINA E LO SVINCOLO DI TOR BELLA MONACA E POTENZIAMENTO DELLO SVINCOLO TIBURTINA</b>					
Potenziamento dello svincolo Tiburtina 1° stralcio funzionale	Progettazione definitiva	34,00	100%	Oltre 2025	M
Svincolo Tiburtina: intervento di potenziamento dallo svincolo Centrale del Latte allo svincolo A24 2° fase funzionale	Progettazione preliminare	65,00	0	Oltre 2025	M
Intervento di realizzazione di corsie complanari al GRA tra via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca 1° stralcio	Progettazione definitiva	44,00	100%	n.d.	M
Intervento di realizzazione di corsie complanari al GRA tra via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca 2° stralcio	Progettazione definitiva	27,00	0	Oltre 2025	M
A91 Roma-Fiumicino - Interventi di ulteriore fluidificazione del nodo di Roma - Realizzazione delle complanari all'Autostrada A91 Roma Fiumicino tra lo svincolo di Parco de' Medici e l'A90 Grande Raccordo Anulare di Roma	Progettazione preliminare	20,00	0	Oltre 2025	

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura	Progettazione preliminare	3.990,90	100%	n.d.	<b>P; C</b>
Smart Road - Autostrade A24-A25 - Realizzazione dei sistemi Smart Road e Monitoraggio Dinamico	Opere con bando di gara pubblicato	n.d.	n.d.	n.d.	<b>P; C</b>
Interventi programmati sul sistema di viabilità delle aree dei crateri sismici 2009 - 2016	Lavori in corso	872,94	100%	n.d.	
Ulteriori interventi nelle aree crateri sismici 2009 - 2016 programmati con ordinanza 16/12/2021 n.1 del Commissario straordinario sisma	Progettazione preliminare	1.172,00	17%	n.d.	<b>P</b>
SS4 Salaria riqualificazione: interventi di adeguamento e messa in sicurezza della sede stradale esistente	Lavori in corso			n.d.	
Smart Road Salaria	Progettazione preliminare	1.131,92	43%	n.d.	<b>C</b>
SS4 Salaria - Potenziamento e riqualificazione: adeguamento a 4 corsie nel tratto Passo Corese-Rieti	Progettazione preliminare			2026	
SS4 Lazio - Variante all'abitato di Monterotondo Scalo 1° stralcio	Lavori in corso	20,7	100%	2024	



# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>HUB PORTUALE DI CIVITAVECCHIA - OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO</b>					
Hub portuale di Civitavecchia - 1° lotto funzionale -2° stralcio: banchinamento Darsena Servizi	Opere con bando di gara pubblicato	36,10	100%	n.d.	
Hub portuale di Civitavecchia 2° lotto funzionale - Prolungamento banchina 13 1° lotto	Progettazione esecutiva	22,40	100%	n.d.	
Hub portuale di Civitavecchia 2° lotto funzionale - Prolungamento banchina 13 2° lotto	Progettazione definitiva	68,33	39%		P
Hub portuale di Civitavecchia 2° lotto funzionale - viabilità principale e rampe nord	Progettazione definitiva	102,1	68%		
Hub portuale di Civitavecchia 2° lotto funzionale - ponte di collegamento di antemurale	Progettazione definitiva	10,10	100%		P
Hub portuale di Civitavecchia 2° lotto funzionale - nuovo accesso al bacino storico	Progettazione definitiva	43,25	99%		P
Porto di Civitavecchia - Piazzale area Traghetti 1° stralcio - Area a servizio del pontile II	Lavori in corso	14,21	100%		
Porto di Civitavecchia- Interventi di riorganizzazione del Sistema ferro in area Autorità Portuale di Civitavecchia	Progettazione definitiva	18,17	100%		
Porto di Civitavecchia - cold ironing	Progettazione preliminare	80	100%		P

## Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Porto di Gaeta - Variante a PRP Portuale ed interventi connessi	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	
Porto di Fiumicino - Porto commerciale (PRP) - 1° lotto funzionale 1° stralcio e completamento	Bando di gara pubblicato/ prog. preliminare	81	81%	n.d.	
Porto di Fiumicino - Interventi per la navigazione del Tevere dall'arsenale pontificio alla foce	Progettazione definitiva	15	100%		<b>P</b>

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE INTERPORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>HUB INTERPORTUALI AREA ROMANA (REGIONE LAZIO)</b>					
Interporto Roma-Fiumicino	Progettazione. preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Opere infrastrutturali a servizio dell'interporto: opere drenaggio e fognaria, rete idrica, antincendio, impianti elettrici e telefonici	Progettazione. preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Raccordo ferroviario tra la linea Maccarese-Ponte Galeria ed il terminal dell'interporto	Progettazione. preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	

## Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE AEROPORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Piano per lo sviluppo degli aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	n.d.	92,00	100%	n.d.	
Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI: potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie 1 <sup>a</sup> fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino	Progettazione preliminare	300,00	3%	n.d.	
Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica: Sviluppo del Cargo aereo Fiumicino	Progettazione preliminare	26,37	100%	n.d.	
Terminal passeggeri, security e passengers experience - Roma Fiumicino	Progettazione preliminare	522,00	100%	n.d.	

# Macro obiettivi della programmazione regionale

Il **Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)** del Lazio ha l'obiettivo di realizzare la mobilità sostenibile, l'integrazione dei vari modi di trasporto, un sistema coordinato di servizi di trasporti e di logistica funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale. Il documento ha un orizzonte temporale di lungo periodo fino al 2040, con uno sguardo al 2050, che tiene conto anche dei prevedibili cambiamenti della mobilità come l'introduzione dei veicoli a guida autonoma, dei sistemi di propulsione, ecc.

Tra gli obiettivi specifici del piano ci sono la realizzazione: di una **rete ferroviaria di capacità adeguata, integrata** e con adeguati livelli prestazionali, chiusa a maglia con la realizzazione del collegamento tra direttrice tirrenica e direttrice centrale a sud di Roma e del collegamento tra Orte e Civitavecchia; di un **sistema stradale non più romanocentrico, sicuro e smart**; di un **sistema portuale che rappresenti il baricentro del traffico di passeggeri e merci nel Mediterraneo**; di un **sistema di nodi logistici integrati e più accessibili**.

Nel Piano sono stati individuati due scenari: il primo è uno **Scenario di Medio Periodo (2025-2030)** relativo a un assetto infrastrutturale "prevedibile" che comprende 93 interventi e la relativa copertura finanziaria (vedi tabella allato); il secondo è uno **Scenario di Lungo Periodo (2040)** relativo al "desiderabile" che comprende 60 interventi solo proposti o ancora da consolidare per i quali non è ancora stato allocato un finanziamento.

SISTEMA	COSTO INTERVENTI (M€)	FINANZIAMENTI (M€)
Ferrovio	7.159.403.295	3.381.366.917
Stradale	9.648.583.794	2.589.891.172
Ciclabilità	363.890.598	30.000.000
Autorità portuale e porti di interesse regionale	1.087.990.000	1.100.000.000
TPL	530.200.000	500.200.000
<b>Totale</b>	<b>18.790.067.687</b>	<b>7.601.458.089</b>

Fonte: PRMTL Lazio

## La concertazione territoriale

Su iniziativa di Unioncamere Lazio, tra marzo e aprile 2022 si sono tenuti 4 tavoli di confronto con le associazioni datoriali dei territori di Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo e Roma, ospitati dalle Camere di commercio locali.



L'ambito di riferimento dei tavoli era corrispondente alla giurisdizione di ciascuna Camera di commercio, tuttavia, date le differenze sia morfologiche che di sviluppo, si è preferito organizzare due tavoli distinti per Rieti e Viterbo.

Come è stato più volte accennato lo sviluppo del Lazio in qualsiasi settore ruota intorno a Roma. È comunque evidente che le problematiche di ciascuna provincia sono diverse, ma allo stesso tempo sono complementari, per questo motivo dai tavoli è emersa una forte convergenza sui macro obiettivi da perseguire nel breve periodo per accompagnare l'attuazione delle misure previste nel PNRR e degli investimenti già programmati nei piani precedenti.



## Sintesi delle priorità infrastrutturali: i macro obiettivi (MO)

Gli esiti degli incontri possono essere sintetizzati da un lato nella definizione di alcuni **macro obiettivi** verso cui dovrebbe tendere la strategia di infrastrutturazione nel Lazio e dall'altro nella formulazione di un elenco di **interventi prioritari** – secondo la sensibilità delle rappresentanze presenti – necessari al loro raggiungimento.

**MO1 - Potenziare le connessioni trasversali.** Il potenziamento dei corridoi trasversali è uno degli obiettivi strategici associati alla realizzazione della ZLS che metterà in connessione 29 comuni del Lazio con i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La realizzazione del collegamento tra Orte e Civitavecchia è fondamentale per le province di Viterbo e Rieti sia per la competitività del sistema produttivo che per il rilancio del territorio in chiave turistica. Importanti sono anche i collegamenti con l'Abruzzo e quindi tra Tirreno e Adriatico. Funzionale a questo obiettivo è la linea ferroviaria Roma-Pescara.

**MO2 - Favorire la coesione territoriale e la competitività dei sistemi produttivi.** Accanto agli interventi strategici sulle vie di comunicazione principali, bisogna considerare anche l'esigenza dei cittadini di spostarsi tra i comuni vicini percorrendo strade accessibili e in buone condizioni. Si tratta di un fabbisogno anche delle imprese il cui mercato principale è, spesso, locale o che utilizzano le strade secondarie per raggiungere i porti e terminal ferroviari o le reti di trasporto nazionali.

## Sintesi delle priorità infrastrutturali: i macro obiettivi (MO)

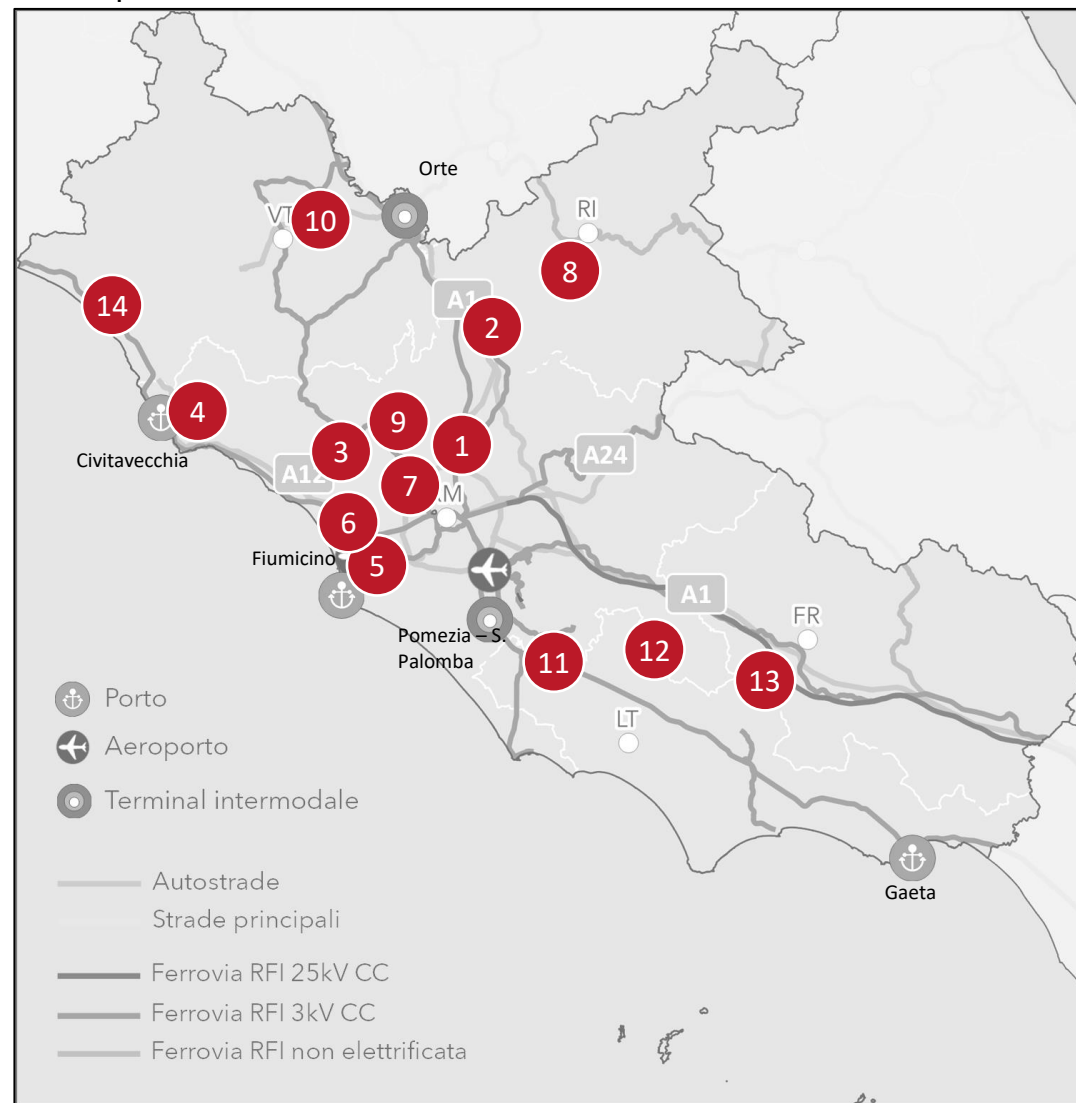
**MO3 - Ridurre la congestione e migliorare i collegamenti con Roma.** Il Lazio è una regione con un alto tasso di mobilità. Il 70% dei collegamenti avviene via strada e circa il 60% ha come origine/destinazione Roma. La città sperimenta livelli di servizio critici che si tramutano in fenomeni di congestione non solo nell'accesso alla città, ma con riflessi anche sulla viabilità limitrofa. In questo contesto rientrano gli interventi per il potenziamento del nodo di Roma e dei collegamenti verso gli altri capoluoghi.

**MO4 - Migliorare l'accessibilità delle aree interne e periferiche alle reti nazionali e ai corridoi TEN-T.** Essendo collocata in posizione centrale rispetto al resto del territorio nazionale Roma è il principale nodo di interscambio per tutte le modalità di trasporto. La conseguenza di ciò è stato uno sviluppo infrastrutturale romacentrico, che ha generato deficit infrastrutturali nelle province, soprattutto nelle aree più periferiche rispetto alla capitale. L'obiettivo è quindi il completamento della rete per il riequilibrio dell'accessibilità di tutto il territorio.

# Gli interventi con priorità 1

Nel Lazio sono state individuati 14 interventi con **Priorità 1** (di breve periodo)

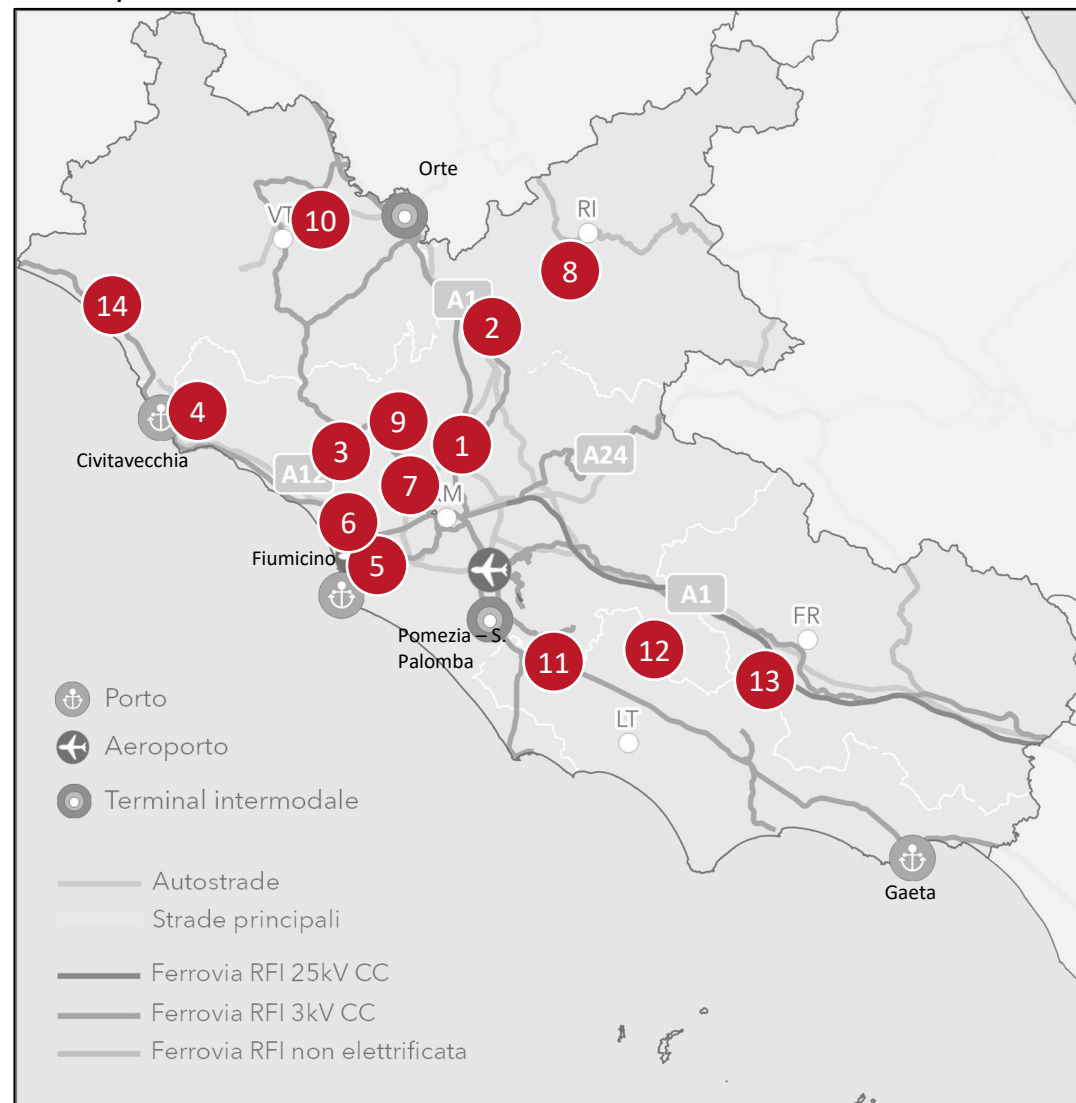
MO	Intervento	N° rif. mappa
1	Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara	<u>1</u>
2	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	<u>2</u>
3	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	<u>3</u>
1	Linea Civitavecchia-Capranica-Orte	<u>4</u>
3	Ferrovia Roma - Lido: ammodernamento della rete e diramazione Madonnetta - Fiera di Roma- Fiumicino aeroporto - Fiumicino città.	<u>5</u>
3	Stazione ferroviaria in corrispondenza di Fiera di Roma	<u>6</u>
3	Completamento dell'anello ferroviario di Roma (Cintura nord)	<u>7</u>
1	SS4 Salaria: riqualificazione e adeguamento a 4 corsie tratta Passo Corese-Rieti	<u>8</u>
2	Adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto tra il km 41+300 e il km 74+400	<u>9</u>
4	SS675 Umbro-Laziale: collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia	<u>10</u>
2	Autostrada regionale Tor de Cenci-Latina e Bretella Cisterna-Valmontone	<u>11</u>



# Gli interventi con priorità 1

Nel Lazio sono state individuati 12 interventi con **Priorità 1** (di breve periodo)

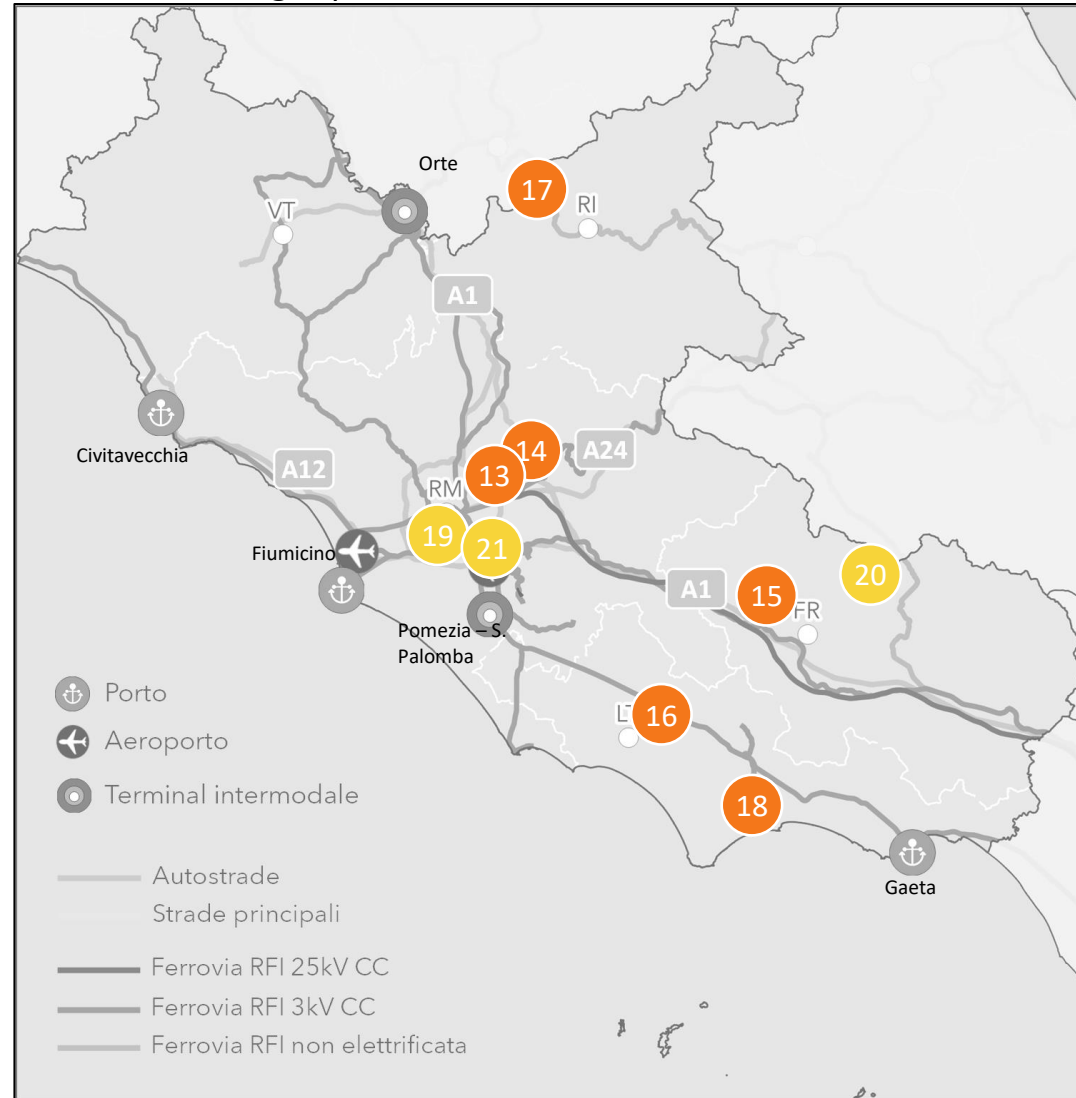
MO	Intervento	N° rif. mappa
2	Adeguamento SS156 dei Monti Lepini	12
1	Trasversale Lazio Sud Tirreno-Adriatica (Formia-Cassino-Sora-Avezzano/ adeguamento SR Ausonia)	13
4	Autostrada A12 tratta Rosignano - Civitavecchia: completamento itinerario	14



## Gli interventi con priorità 2 e 3

Nel Lazio sono state individuati 10 interventi con **Priorità 2 e 3** (di medio-lungo periodo)

MO	Intervento	N° rif. mappa
3	Potenziamento GRA: realizzazione nuovi svincoli e complanari	13
1	Completamento raddoppio SS5 Tiburtina	14
4	Nuova stazione ferroviaria AV di Ferentino	15
2	Ripristino della linea Priverno-Fossanova-Latina	16
1	Ferrovia Terni-Rieti: elettrificazione intera tratta	17
2	SS7 Via Appia - Variante in comune di Formia (Pedemontana)	18
3	Pedemontana dei Castelli Romani	19
1	Nuovo tracciato della SS156-SS214 dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia	20
3	Completamento Tangenziale dei Castelli	21



## Le tematiche complementari

Le **tematiche complementari** sono interventi di portata più generale che, nella maggior parte dei casi richiedono principalmente e preventivamente azioni di governance. Dai tavoli di concertazione sono emerse, tra l'altro, le seguenti tematiche:

- ❑ Prevedere una **gestione puntuale del patrimonio stradale** attraverso un piano di manutenzione del manto stradale e della segnaletica che rientri in una logica di asset management per contrastare le criticità legata alla programmazione ordinaria e straordinaria.
- ❑ Tra gli asset importanti per il territorio dovrebbero essere inserite le **infrastrutture idriche** indispensabile per alcune filiere come l'agroalimentare e i servizi per l'accoglienza. Un passo in questo senso è stato fatto con il commissariamento del progetto di messa in sicurezza del sistema acquedottistico di Peschiera.
- ❑ La periferia romana si è ingrandita moltissimo negli ultimi 20-30 anni non solo in risposta alla crescente domanda di tipo residenziale ma anche per la creazione di aree commerciali, industriali e poli scientifici e tecnologici, come la Fiera di Roma, Commercium, Tecnopolo. Ogni giorno migliaia di persone si spostano per motivi di lavoro verso queste aree. L'accessibilità e la mobilità restano il vero nodo da risolvere, sia per quanto riguarda le strade che i servizi di trasporto metropolitano. La tematica rientra nell'ambito del dibattito sullo **sviluppo di città policentriche e sulla valorizzazione delle periferie** e la creazione di pari opportunità per chi vi abita rispetto a chi abita al centro.



## Le tematiche complementari

- ❑ La **city logistics** resta una delle tematiche più critiche non solo per Roma, ma per tutti i maggiori centri urbani della regione. Bisogna lavorare per creare piattaforme di distribuzione all'esterno delle città e sistemi di regolazione della circolazione nei centri storici che non penalizzino le attività commerciali e non creino conflitto con i flussi turistici. A questo scopo sarebbe possibile utilizzare aree industriali dismesse all'interno del perimetro urbano che potrebbero essere recuperate per funzioni di city logistics
- ❑ I **nodi logistici regionali** presentano una situazione di forte frammentazione e dispersione con scarsa accessibilità stradale e ferroviaria oltre che di attrezzature interne. Anche i porti intercettano a fatica la domanda di merci provenienti da Roma e dalle aree industriali che viene soddisfatta dai porti fuori regione. Le grandi piattaforme logistiche per l'agroalimentare (MOF Latina, CAR Guidonia) e gli stabilimenti FCA di Cassino necessitano di raccordi stradali e ferroviari.
- ❑ Servirebbe un coordinamento regionale per la gestione delle politiche localizzative delle infrastrutture logistiche. Attualmente i grandi operatori localizzano i loro impianti dove trovano convenienza ma non sempre a questo corrisponde la presenza di infrastrutture per la mobilità adeguate.
- ❑ Oltre agli **aeroporti di Fiumicino e Ciampino**, nel Lazio sono presenti diversi aeroporti di minori dimensioni, creati per esigenze di organizzazione difensiva e logistica. Alcuni di questi mantengono ancora una funzione militare (Pratica di mare) altri invece svolgono servizi aeroclub (Rieti, Roma Urbe). Di conseguenza diventa una tematica complementare la valorizzazione della **rete di aeroporti minori** ai fini turistici per migliorare l'accessibilità e l'attrattiva turistica dei territori.

## Le tematiche complementari

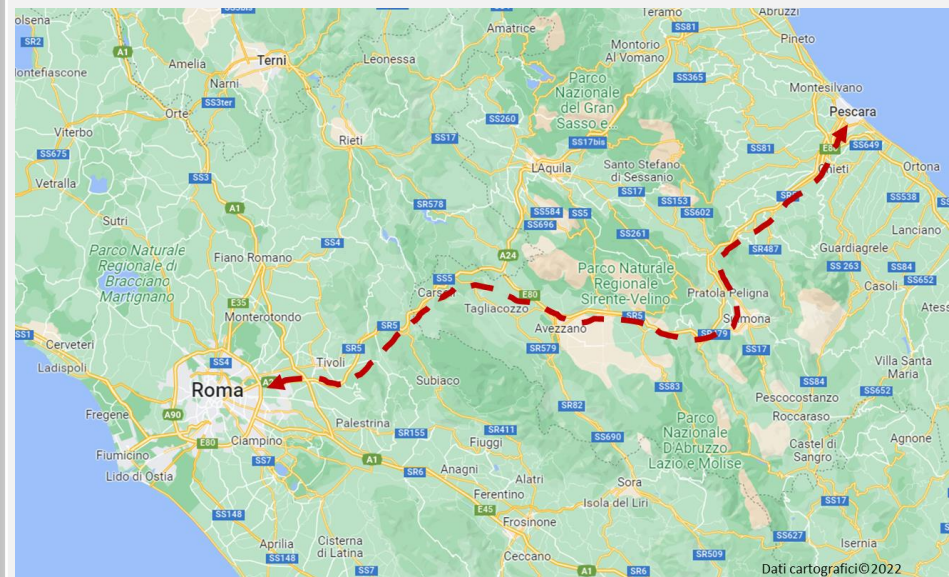
- ❑ La **transizione ecologica** è un processo di trasformazione del sistema produttivo che mette al centro la tutela dell'ambiente. Nel Lazio si sta lavorando per promuovere investimenti nell'**economia circolare**, tuttavia la maggior parte delle imprese, soprattutto di piccole dimensioni, è restia a fare investimenti in questo settore perché sono considerati troppo onerosi. Una linea di intervento potrebbe essere la creazione delle condizioni per cui le aziende che vogliono investire nell'economia circolare abbiano la possibilità di aggregarsi presentando un progetto unico, anche se con ambiti diversi, con il sostegno economico della Regione e dei ministeri competenti.
- ❑ Le **infrastrutture digitali** sono diventate indispensabili quanto le infrastrutture di trasporto. Gli investimenti nelle tecnologie 4G/5G e nelle reti in fibra sono funzionali a un miglioramento dei processi nella filiera del trasporto e della logistica, ma possono costituire una spinta per porre un freno ai fenomeni di spopolamento che interessano molte aree soprattutto della parte nord del Lazio. La forte spinta allo smart working durante la pandemia ha portato molti lavoratori a lasciare i centri urbani più grandi per borghi meno affollati e più a dimensione d'uomo, contribuendo di fatto a rivalutare queste aree.
- ❑ Per accelerare i tempi di realizzazione delle infrastrutture la via migliore è mettere intorno a uno stesso tavolo gli interlocutori e i player che condividono una problematica, al fine di individuare le incongruenze e le criticità e trovare soluzioni condivise e praticabili. La **concertazione** dovrebbe essere la via privilegiata per selezionare poche opere su cui convogliare le risorse disponibili.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

1



**Opera**  
**POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE  
 E RADDOPPIO ROMA - PESCARA**



<b>Costo</b>	1.304,00	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2030	
<b>Criticità</b>	Finanziario, tecnico	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

<p><b>Rilevanza</b>  <b>REGIONALE</b></p>	<p><b>Stato</b>  <b>PROGETTAZIONE          PRELIMINARE</b></p>	<p><b>Macro obiettivo 1</b>  <b>POTENZIARE LE CONNESSIONI          TRASVERSALI</b></p>
---	--	--

**Descrizione**

Il potenziamento della linea Roma - Pescara persegue l'obiettivo di velocizzare il collegamento lungo l'intero asse transappenninico, con tempi di percorrenza tra i due capoluoghi dell'ordine delle due ore circa, compatibili con gli spostamenti pendolari. La tratta laziale parte da Roma Tiburtina e arriva fino al confine regionale in provincia di Rieti, toccando centri importanti come Fara Sabina, Rieti, Amatrice. Il primo tratto è finalizzato a fornire una risposta di mobilità periurbana nel bacino ad alta densità abitativa compreso tra Roma e Tivoli. Inoltre, contribuisce a ridurre l'isolamento della provincia di Rieti rispetto a Roma, offrendo la possibilità di implementare un servizio di tipo metropolitano con elevata frequenza.

**Benefici**

Il nuovo assetto della linea restituisce al territorio benefici di carattere ambientale, sociale ed economico: permette il potenziamento della rete nazionale di livello (SNIT) e le connessioni trasversali tra i versanti tirrenico e adriatico; favorisce lo shift del trasporto passeggeri dalla strada alla ferrovia, decongestionando la rete stradale; potenzia l'offerta ferroviaria, contribuendo al miglioramento dell'accessibilità dei territori attraversati; fornisce servizi di mobilità sostenibile sia per gli spostamenti quotidiani che occasionali/turistici; potenzia i collegamenti infrastrutturali a supporto delle attività imprenditoriali, con opportunità di sviluppo per il comparto logistico, il trasporto combinato, il mercato import-export.

**Azioni**

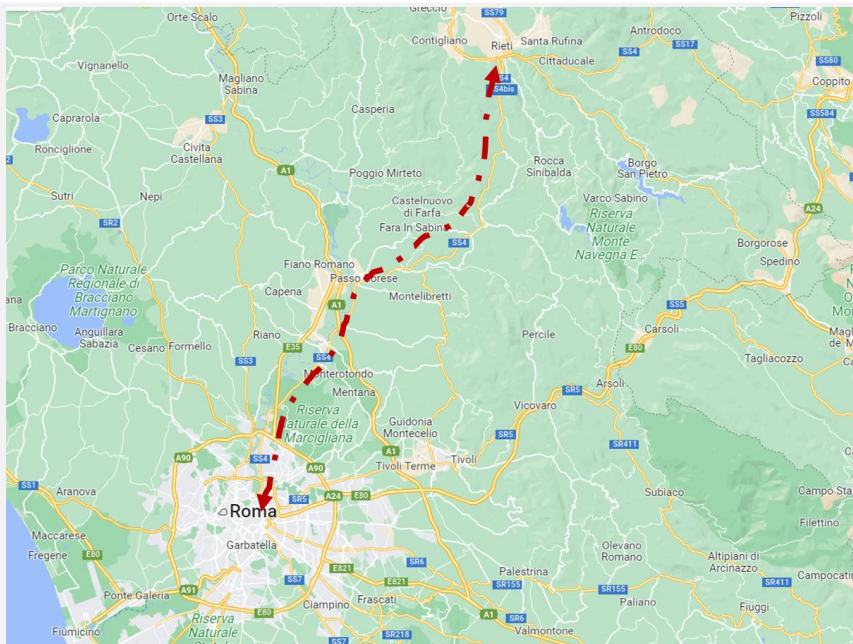
Come attività conseguenti al completamento del progetto, nel PRMTL del Lazio si ipotizza uno studio per la realizzazione di un terminal intermodale nei pressi del CAR di Guidonia a supporto della distribuzione nell'area Est della Capitale.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

**2**



**Opera**  
**NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE - RIETI**



**Rilevanza REGIONALE**

**Stato STUDIO DI FATTIBILITÀ**

**Macro obiettivo 2 FAVORIRE LA COESIONE TERRITORIALE E LA COMPETITIVITÀ DEI SISTEMI PRODUTTIVI**

**Descrizione**

L'opera consiste nella realizzazione della nuova linea ferroviaria a semplice binario Passo Corese - Rieti, di lunghezza pari a 49 km circa, che collega le stazioni di Fara Sabina - attualmente operativa sulla linea Chiusi-Roma - e Rieti - attualmente operativa sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona - con stazione intermedia a Osteria Nuova (km 22+350). La linea permetterà il collegamento tra Rieti e Fiumicino aeroporto. Il tracciato della nuova linea è caratterizzato dalla presenza di tre gallerie "lunghe" dotate di appositi attrezzaggi ai fini della sicurezza (discenderie, cunicoli carrabili o pedonali, by pass pedonali, finestre), di cui la più lunga (galleria Ornaro) misura 7,5 km. Il progetto è articolato in due sotto progetti: - tratta Fara Sabina - Osteria Nuova di circa 22 km; - tratta Osteria Nuova-Rieti di circa 27 km.

**Benefici**

Il principale beneficio della nuova linea consiste nella realizzazione di nuovi e più frequenti servizi di collegamento tra il reatino e l'area urbana di Roma. Inoltre, si avranno: un potenziamento dell'offerta ferroviaria, contribuendo al miglioramento dell'accessibilità dei territori attraversati; servizi di mobilità sostenibile sia per gli spostamenti quotidiani che occasionali/turistici; potenziamento dei collegamenti infrastrutturali a supporto delle attività imprenditoriali, con opportunità di sviluppo per il comparto logistico, il trasporto combinato, il mercato import-export.

**Azioni**

Data la strategicità della linea non solo ai fini del potenziamento delle connessioni trasversali, ma anche della fluidificazione del traffico verso Roma e dell'accessibilità del territorio reatino è necessaria un'azione di monitoraggio.

<b>Costo</b>	792,2	M€
<b>Copertura</b>	1	%
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2026	
<b>Criticità</b>	Finanziaria, tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	CdP RFI 2017-2021	
<b>Note</b>	-	

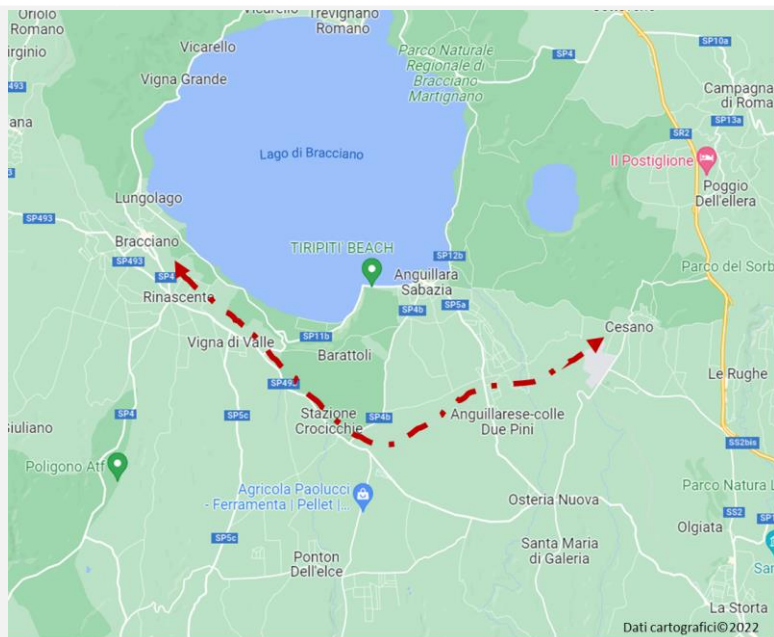


# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

3



**Opera**  
**RADDOPPIO LINEA ROMA-VITERBO:  
 TRATTA CESANO - BRACCIANO**



<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE DEFINITIVA	<b>Macro obiettivo 3</b> RIDURRE LA CONGESTIONE E MIGLIORARE I COLLEGAMENTI CON ROMA
-------------------------------	---	---

**Descrizione**  
 Il progetto prevede il raddoppio della tratta Cesano-Bracciano per un'estesa di circa 14 km (linea Roma Viterbo), la realizzazione della Nuova fermata di Vigna di Valle e interventi di adeguamento delle stazioni di Anguillara e Bracciano. È prevista l'eliminazione di 4 passaggi a livello attraverso la realizzazione di opere sostitutive. L'opera si articola in due progetti: tratta Cesano - Vigna Valle, di 12 km, per la quale è stato redatto il progetto definitivo e Vigna Valle - Bracciano, di 4 km, per la quale a settembre 2022 partirà lo studio di fattibilità economica. La linea sarà realizzata parte in variante e parte in affiancamento alla linea esistente.

**Benefici**  
 Il potenziamento dei servizi ferroviari fornisce un servizio di mobilità alternativa in un'area strategica i cui la rete stradale presenta molte carenze di tipo tecnico. L'eliminazione del passaggi a livello comporta una riduzione dei tempi di percorrenza, una maggiore regolarità e un incremento dei servizi. Il progetto comporta anche una notevole riqualificazione urbanistica grazie alla costruzione di una nuova stazione, un parcheggio e un'area commerciale.

**Azioni**  
 Con apposita ordinanza del 21.12.21, il commissario ha indetto la conferenza dei servizi, partita il 14 gennaio 2022, per l'approvazione del progetto definitivo del lotto Cesano - Vigna Valle. I comitati di pendolari dell'area chiedono che siano limitati al massimo i disagi e si mantenga aperto un canale di dialogo per favorire al massimo l'utilizzazione dell'opera e che si avvii un dibattito per la creazione di una zona unica tariffaria per tutti i Comuni oggi ricadenti nella Città Metropolitana di Roma Capitale, tra i quali Anguillara, Bracciano e Manziana, facendo leva sul concetto di servizi di area vasta.

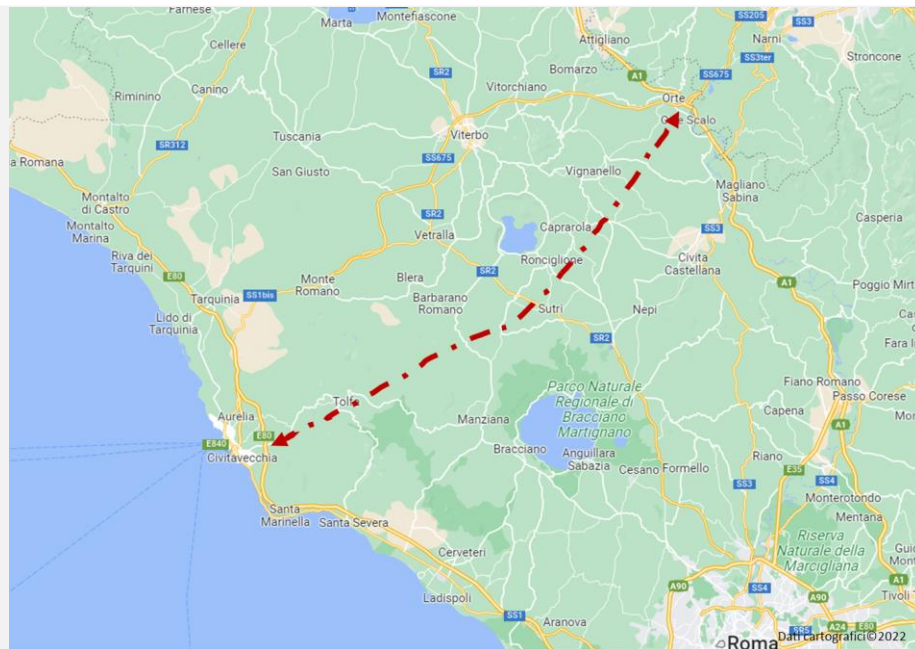
<b>Costo</b>	361,00	M€
<b>Copertura</b>	70	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>		
<b>Doc. programmazione</b>	Accordo quadro RFI - Regione Lazio	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

4



**Opera**  
**RIPRISTINO LINEA CIVITAVECCHIA -  
 CAPRANICA -ORTE**



<b>Costo</b>	91,00	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Finanziaria, progettuale	
<b>Doc. programmazione</b>	PRMTL Lazio	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**STUDIO DI  
 FATTIBILITÀ**

**Macro obiettivo 1**  
**POTENZIARE LE CONNESSIONI  
 TRASVERSALI**

**Descrizione**

Si tratta di una linea ferroviaria chiusa nel 1994 per la quale è stata chiesta la riattivazione. La linea esistente ha una lunghezza di 86km e collega la stazione di Civitavecchia, sulla ferrovia Tirrenica, allo scalo di Orte, sulla Firenze-Roma, passando per Capranica.

In tempi recenti il comune di Civitavecchia ha mostrato interesse nella riattivazione della linea per agevolare i collegamenti in un'area ad alta densità abitativa. Anche L'Autorità Portuale di Civitavecchia aveva manifestato un analogo interesse allo scopo di avere una ferrovia al servizio del porto. Tuttavia, nessun progetto è andato avanti.

Nel 2017 la linea è stata inserita tra le 18 strade ferrate di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico (L.128/17).

**Benefici**

La riattivazione della tratta è funzionale al potenziamento delle connessioni trasversali. Dal punto di vista del trasporto passeggeri la linea offre una valida alternativa ferroviaria alla mobilità sistemica e occasionale anche in ottica di attrattività turistica della zona. Relativamente la trasporto merci, la linea può essere adeguata ai servizi di trasporto merci a beneficio della ZLS del porto di Civitavecchia

**Azioni**

Nel PRMTL la Regione Lazio ha inserito la linea tra le opere strategiche della regione e ha stanziato 462 milioni di fondi dal PNRR per la riattivazione.

Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio



# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

5

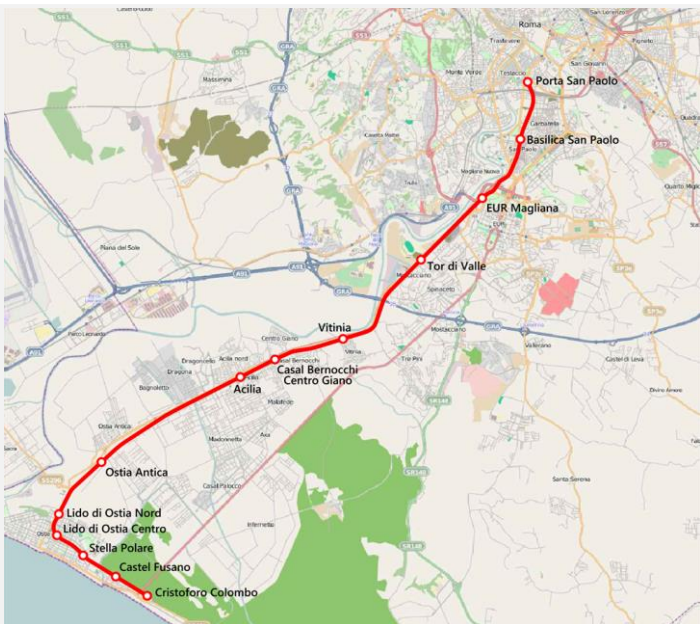


**Opera**  
**FERR. ROMA LIDO: AMMODERNAMENTO E DIRAMAZIONE MADONNETTA - FIERA ROMA - FIUMICINO AEROPORTO - FIUMICINO CITTÀ**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 3**  
**RIDURRE LA CONGESTIONE E MIGLIORARE I COLLEGAMENTI CON ROMA**



**Descrizione**  
 La ferrovia Roma Lido collega la stazione di Porta San Paolo nel quartiere Ostiense alla stazione Cristoforo Colombo a Ostia. La tratta ha una lunghezza di 28 km e si estende interamente nel comune di Roma. Nel 2018 nell'ambito dell'approvazione del PUMS della Capitale era stata proposta la trasformazione della linea in metropolitana (Linea E), progetto non realizzato. Tra il 2021 e i primi mesi del 2022, a causa della carenza di materiale rotabile, il servizio è stato ridotto solo ad alcune tratte. La Regione Lazio ha inserito il progetto di ammodernamento della Roma-Lido nel PRMTL tra gli interventi da realizzarsi nel breve/medio periodo prevedendo anche il prolungamento fino all'aeroporto di Fiumicino e Fiumicino Città.

**Benefici**  
 Il progetto di ammodernamento della Roma Lido e del prolungamento fino all'aeroporto di Fiumicino risponde all'esigenza di semplificare la mobilità in aree a grande urbanizzazione come quella ostiense e fiumicinese. Tra i principali benefici del prolungamento della Roma-Lido fino all'aeroporto di Fiumicino ci sono anche: dotare Fiera di Roma di una stazione ferroviaria adeguata (scheda 6); il raddoppio della linea per Fiumicino; ripristinare il servizio ferroviario nel comune di Fiumicino, dopo circa venti anni.

**Azioni**  
 In considerazione delle ricadute dell'intervento su un territorio molto vasto e con un elevata domanda di mobilità, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

<b>Costo</b>	669,00	M€
<b>Copertura</b>	72%	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	PRMTL Lazio	
<b>Note</b>	-	

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

6



**Opera**  
STAZIONE FERROVIARIA IN CORRISPONDENZA  
DELLA FIERA DI ROMA



**Rilevanza**  
PROVINCIALE

**Stato**  
PROGETTAZIONE  
PRELIMINARE

**Macro obiettivo 3**  
RIDURRE LA CONGESTIONE E  
MIGLIORARE I COLLEGAMENTI CON  
ROMA

## Descrizione

La stazione Fiera di Roma è stata attivata il 10 dicembre 2006, in concomitanza con l'apertura del nuovo polo fieristico. Si tratta di una fermata non presenziata dotata di 2 marciapiedi e una passerella sopraelevata per l'attraversamento dei binari. È dotata di parcheggio di scambio. Attualmente non è presente nessun servizio per i passeggeri (biglietterie, punti ristoro, sale d'attesa). Oltre alla nuova fiera, la fermata serve anche il quartiere di Piana del Sole.

La fermata è servita dai treni della FL1 Orte-aeroporto di Fiumicino che collega anche alcune zone della provincia di Viterbo e Rieti con il centro di Roma. Si tratta di una linea soggetta spesso a disservizi.

## Benefici

Fiera di Roma è diventata, progressivamente, la sede dei concorsi della Pubblica Amministrazione. Il flusso di candidati si somma ai visitatori delle esposizioni organizzate durante l'anno. In mancanza di un'efficiente alternativa ferroviaria, il modo più agevole per raggiungere il polo è l'automobile con notevoli problemi per la viabilità e il parcheggio. La realizzazione di una stazione attrezzata di tutti i servizi, non solo contribuirebbe a risolvere i problemi di accessibilità, ma porterebbe anche a una maggiore integrazione della Fiera con l'aeroporto e soprattutto con Roma, con la possibilità di organizzare eventi collegati in un'ottica allargata di distretto produttivo.

## Azioni

L'intervento si inserirebbe tra gli investimenti previsti per l'ammodernamento della ferrovia Roma Lido (Scheda 5). In considerazione dell'importanza che l'infrastruttura avrebbe per un'ampia varietà di fruitori si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

<b>Costo</b>	n.d.	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

7

**Opera**  
**COMPLETAMENTO DELL'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA (CINTURA NORD)**

**Rilevanza**  
**PROVINCIALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 3**  
**RIDURRE LA CONGESTIONE E MIGLIORARE I COLLEGAMENTI CON ROMA**



**Descrizione**

Il progetto di completamento anello ferroviario di Roma (Cintura Nord) si articola in:

- raddoppio della tratta Valle Aurelia - Vigna Clara (entrato in servizio il 13 giugno 2022);
- nuovo tracciato tra la fermata Vigna Clara e la stazione Val d'Ala comprensiva della nuova stazione Tor di Quinto (dove sarà possibile effettuare l'interscambio con la linea Roma - Viterbo gestita dall'ATAC) e della diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), e modifiche al PRG di Roma Tiburtina;
- interconnessione con la linea Roma - Grosseto (Bivio Pigneto).

L'intervento mira a realizzare quello che viene definito il Grande Raccordo Anulare dei treni e lo scambio con la linea concessa Roma Viterbo oltre alla possibilità di nuovi collegamenti con l'aeroporto di Fiumicino.

**Benefici**

La chiusura dell'anello ferroviario di Roma permetterà di avere nodi di scambio a servizio dei cittadini, e un'organizzazione di piattaforme logistiche più efficienti a ridosso della città per una più razionale distribuzione urbana delle merci (Roma Smistamento e Scalo San Lorenzo).

**Azioni**

L'intervento è inserito nel PRMTL del Lazio tra i progetti da attuarsi nel breve/medio periodo. Il Piano prevede un finanziamento di 547 milioni di euro a valere sui fondi PNRR spettanti al Lazio. Nell'edizione 2022-2026 del CdP RFI il costo complessivo dell'intervento è stato adeguato a 904,44 milioni di euro. Ad agosto 2022 RFI ha avviato la procedura di dibattito pubblico sul progetto di fattibilità tecnico-economica del nuovo tracciato. Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

<b>Costo</b>	904,44	M€
<b>Copertura</b>	31	%
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2026	
<b>Criticità</b>	Finanziaria	
<b>Doc. programmazione</b>	PRMTL	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

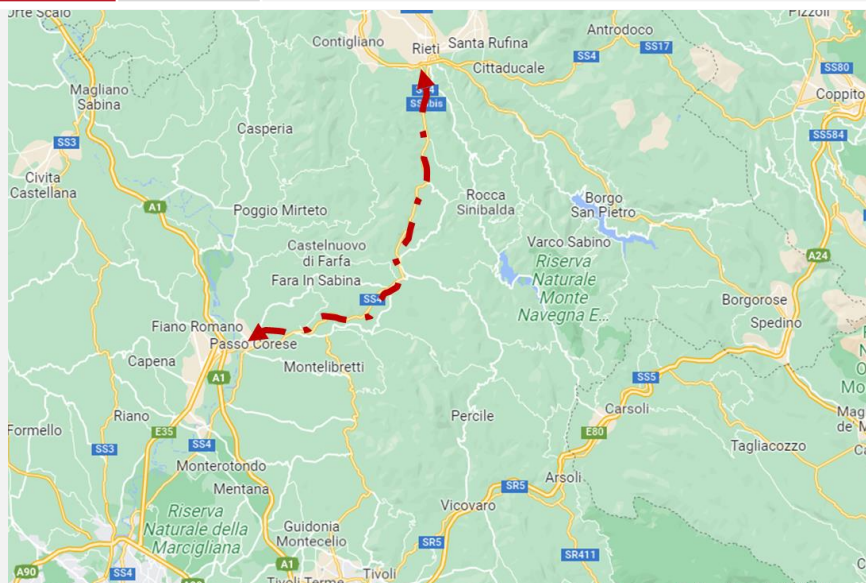


# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

8



**Opera**  
**SS4 SALARIA: RIQUALIFICAZIONE E ADEGUAMENTO A 4 CORSIE TRATTA PASSO CORESE - RIETI**



<b>Costo</b>	1.131,92	€
<b>Copertura</b>	43	%
<b>Fine lavori</b>	2024/2026	
<b>Criticità</b>	Finanziaria	
<b>Doc. programmazione</b>	Fondo infrastrutture 2018 - CdP 2014	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 1**  
**POTENZIARE LE CONNESSIONI TRASVERSALI**

## Descrizione

Gli interventi riguardano un piano di potenziamento e riqualificazione suddiviso in 2 fasi, al fine di ottimizzare i tempi per la concretizzazione degli interventi, coerentemente con la filiera di progettazione e con l'iter autorizzativo e di appalto delle opere e si articola in:

- opere di manutenzione straordinaria e ammodernamento degli impianti tecnologici a servizio delle gallerie,
- adeguamento della piattaforma stradale dal km 56,000 al km 70+800 con adeguamento a 4 corsie;
- lavori di manutenzione della piattaforma stradale
- Installazione di sistemi smart road

L'intervento ha uno sviluppo di circa 34 chilometri e interessa numerosi territori Comunali tra cui Monte Libretti, Fara Sabina, Nerola, Poggio Nativo e Scandriglia.

## Benefici

La SS4 Salaria è il principale collegamento trasversale del centro Italia. L'intervento mira al potenziamento del collegamento tra Roma e Rieti, in termini sia di sicurezza e fluidità del traffico che di tempi e qualità di viaggio. Un ulteriore beneficio sarà il miglioramento complessivo dell'itinerario tra Rieti e Ascoli, fondamentale per lo sviluppo economico e sociale delle aree interne dell'appennino centrale e la rigenerazione dei territori duramente colpiti dagli eventi sismici del 2016.

## Azioni

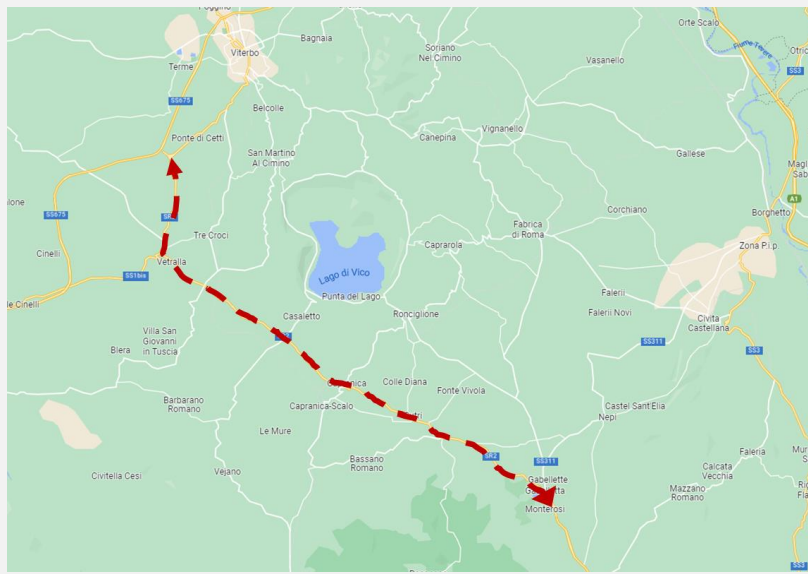
In ragione dell'importanza di questo collegamento per aumentare l'accessibilità dell'area del reatino rispetto a Roma e alle zone costiere, si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

9



**Opera**  
**ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DELLA**  
**SS2 CASSIA**



<b>Costo</b>	649,92	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecnica, finanziaria	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**  
**PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 2**  
**FAVORIRE LA COESIONE TERRITORIALE**  
**E LA COMPETITIVITÀ DEI SISTEMI**  
**PRODUTTIVI**

## Descrizione

Il progetto consiste nel completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS Cassia nel tratto compreso tra il km 41+300, nei pressi dello svincolo di Monterosi, dove ha termine il tratto di Cassia bis già completato, e il km 74+400, dove la tratta si innesta con uno svincolo nella superstrada Civitavecchia-Viterbo. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 33,1 km e si svolge quasi per intero in variante rispetto al percorso esistente della via Cassia, evitando l'attraversamento dei centri abitati di Sutri, Capranica, Vetralla. La sezione stradale sarà a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, affiancate da banchine laterali e separate da spartitraffico, per una larghezza totale della piattaforma di 22 m. Lungo il percorso sono previsti 8 svincoli che garantiscono il collegamento alla viabilità locale e ai centri abitati.

## Benefici

L'opera è considerata strategica nello sviluppo del turismo e del termalismo dell'area del viterbese. Inoltre è necessaria nell'ottica della futura realizzazione dello scalo aeroportuale di Viterbo.

Nel PRMTL del Lazio l'adeguamento a 4 corsie della SS 2 Cassia è inserito tra gli interventi a lungo termine (240) con un costo previsto di circa 650 milioni di euro.

## Azioni

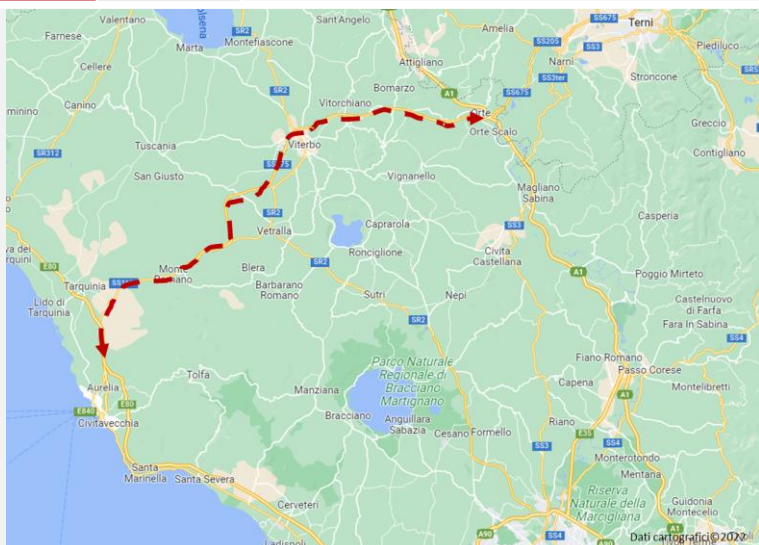
Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, risultano completati il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale e trasmessi ad ANAS in data 20 luglio 2018. Presso la Struttura Tecnica di Missione è stato istituito un apposito gruppo di lavoro per valutare l'attualità del progetto. Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

10

A

**Opera**  
**SS675 UMBRO-LAZIALE: COLLEGAMENTO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA CON IL NODO INTERMODALE DI ORTE - TRATTA MONTE ROMANO EST - CIVITAVECCHIA**



<b>Rilevanza REGIONALE</b>	<b>Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE</b>	<b>Macro obiettivo 4 MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E PERIFERICHE ALLE RETI NAZIONALI E AI CORRIDOI TEN-T</b>
----------------------------	--	--

**Descrizione**

La trasversale SS675 costituisce un segmento essenziale dell'itinerario internazionale Civitavecchia-Orte-Mestre. Risulta realizzata nella parte centrale tra Cinelli, Viterbo e Terni e parzialmente nelle parti terminali: dal Porto di Civitavecchia alla SS 1 Aurelia e nel tratto laziale della Terni-Rieti

Il progetto di completamento dell'itinerario Civitavecchia-Orte prevede di collegare, tramite un'infrastruttura a 4 corsie, il Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte.

L'intervento si articola in:

- tratta Monte Romano Est - Civitavecchia - 1°Stralcio Monte Romano Est - Tarquinia con un'estensione di 5,5km
- tratta Monte Romano Est - Civitavecchia - 2°Stralcio Tarquinia - Civitavecchia con un'estensione di 12,5 km

**Benefici**

L'itinerario SS675 fa parte della Comprehensive Network della rete TEN-T europea e non serve solo a connettere il porto di Civitavecchia con l'autostrada A1 e il polo logistico di Orte, ma è un asse trasversale fondamentale che si attesta anche su Terni, dando accesso alle aree produttive dell'Umbria e del centro Italia.

**Azioni**

Secondo il cronoprogramma definito dal MIT entro il 30 settembre 2022 doveva essere approvato il progetto definitivo.

In considerazione dell'importanza che la strada riveste per i collegamenti del porto di Civitavecchia, si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

<b>Costo</b>	513,86	M€
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	Autorità Portuale Civitavecchia FSC 2014-2020	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

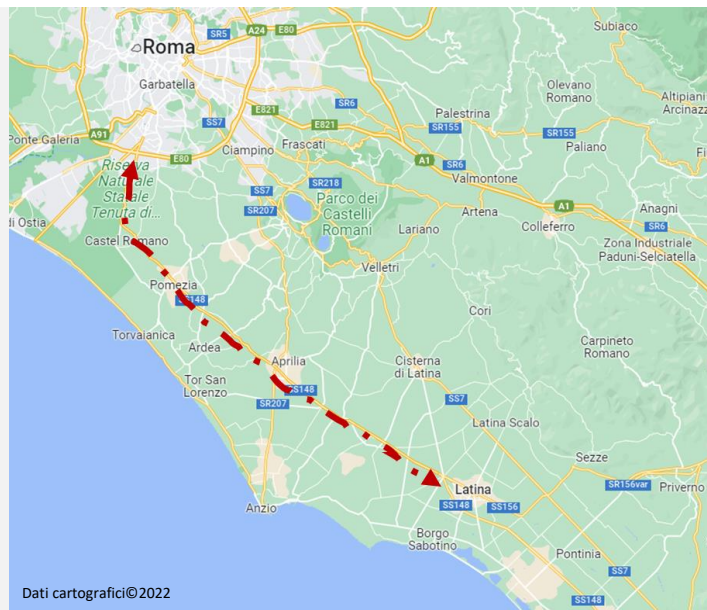


# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

11

A

**Opera**  
**AUTOSTRADA REGIONALE TOR DE CENCI -  
 LATINA E BRETELLA CISTERNA -  
 VALMONTONE**



<b>Costo</b>	2.020,83	M€
<b>Copertura</b>	50	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	Italia Veloce 2020	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> GARA SOSPESA	<b>Macro obiettivo 2</b> FAVORIRE LA COESIONE TERRITORIALE E LA COMPETITIVITÀ DEI SISTEMI PRODUTTIVI
-------------------------------	------------------------------	---

**Descrizione**

Il progetto integrato denominato "Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone" è costituito da un sistema autostradale, per una lunghezza di circa 100 km, e dalle relative opere connesse di una lunghezza di circa 56 km, suddiviso nelle seguenti opere principali:

- asse Roma - Latina, articolato tra collegamento autostradale interconnessione A12 - Roma (Tor de' Cenci), e collegamento autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave), cui si aggiunge;
- collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, 31,5 km.

Il collegamento autostradale Roma-Latina ha inizio prima dell'innesto dell'attuale SR Pontina con il GRA, in località Tor de' Cenci, e termina prima dell'abitato di Latina, in località Borgo Piave, per un'estesa totale di circa 55 km.

L'asse Cisterna-Valmontone si interconnette all'Autostrada Roma-Latina in corrispondenza dello svincolo di Campoverde e all'autostrada A1 in corrispondenza di Labico.

**Benefici**

Attraverso la realizzazione dell'opera le aree produttive pontine avranno un accesso diretto alla A1 Milano - Napoli, alleggerendo, di conseguenza il nodo di Roma.

**Azioni**

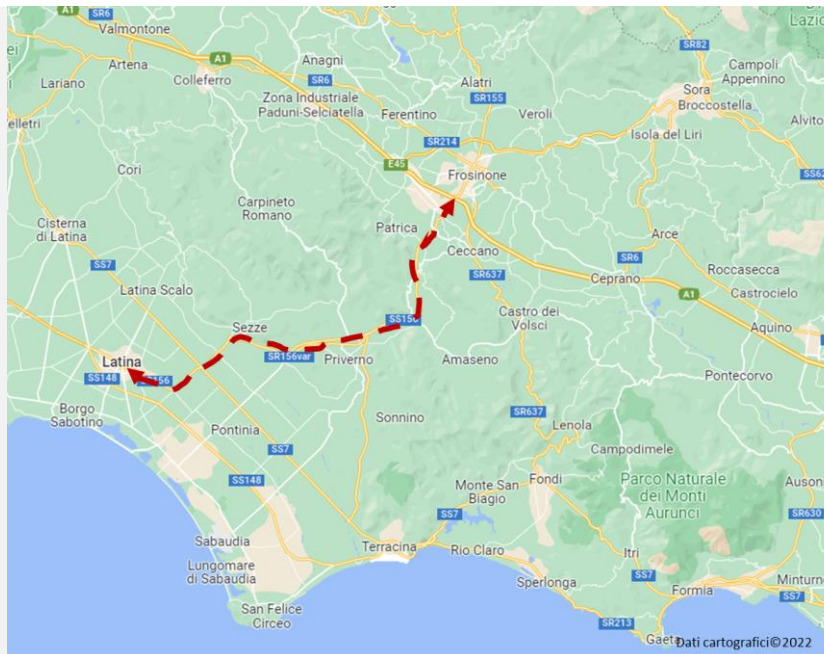
L'opera è di particolare rilevanza per il territorio, tuttavia alcune comunità si oppongono al nuovo tracciato. Un'azione da valutare, per velocizzarne in parte la realizzazione, potrebbe essere la separazione del progetto della Bretella da quello complessivo della Roma-Latina. In considerazione delle criticità del progetto si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

12



**Opera**  
**ADEGUAMENTO DELLA SS156 DEI MONTI LEPINI**



<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stat</b> LAVORI IN CORSO	<b>Macro obiettivo 2</b> FAVORIRE LA COESIONE TERRITORIALE E LA COMPETITIVITÀ DEI SISTEMI PRODUTTIVI
-------------------------------	--------------------------------	---

**Descrizione**  
 Il progetto di "Adeguamento della SS 156 dei Monti Lepini" rappresenta uno dei segmenti secondari del "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa" e assicura il collegamento dell'asse pontino, in prosecuzione verso sud della direttrice Civitavecchia-Roma, all'autostrada A1 e quindi all'asse Napoli - Salerno - Reggio Calabria. Complessivamente è articolato in 4 tratte:

- Frosinone - Prossedi (lotto 4);
- Prossedi - Priverno (lotto 1);
- Priverno - Sezze (lotto 2);
- Sezze - Latina (lotto 3).

Attualmente risultano ultimati e aperti al traffico i lotti 1 (luglio 2008) e 2 (marzo 2010), mentre il terzo e il quarto sono dotati di progettazione. L'intervento approvato dal CIPE è il lotto 2, Priverno-Sezze, dello sviluppo di 6,621 Km.

**Benefici**  
 La SS156 è un'asse importante per il collegamento tra Latina e Frosinone. La strada è interessata da un intenso traffico commerciale e privato. I lavori di adeguamento sono finalizzati all'aumento della sicurezza stradale e alla eliminazione dei colli di bottiglia che attualmente ne limitano la percorribilità.

**Azioni**  
 Nel PRMTL la realizzazione dei lotti Sezze-Latina e Frosinone Ferentino è inserita tra le opere da realizzare nel breve/medio periodo con un finanziamento di 225 milioni a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027.  
 L'opera è di particolare rilevanza per il territorio ed è attesa da tempo. Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

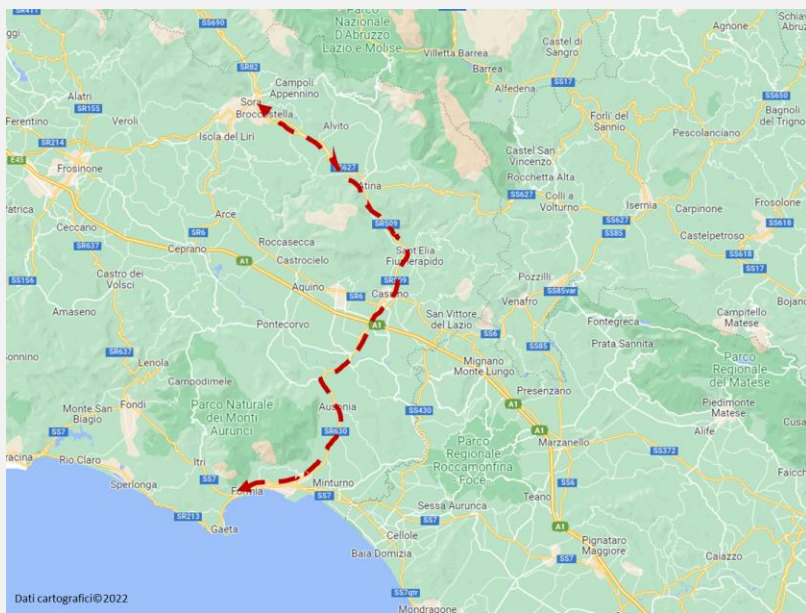
<b>Costo</b>	67,93	M€
<b>Copertura</b>	97	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	Delibera CIPE 144/2002	
<b>Note</b>	-	

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

13



**Opera**  
**TRASVERSALE LAZIO SUD TIRRENO - ADRIATICA (FORMIA - CASSINO - SORA - AVEZZANO/ADEGUAMENTO SR AUSONIA)**



<b>Costo</b>	1.000	M€
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	PRTML del Lazio	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE PRELIMINARE	<b>Macro obiettivo 1</b> POTENZIARE LE CONNESSIONI TRASVERSALI
-------------------------------	---	---

**Descrizione**  
 La "Trasversale Lazio Sud - Adriatica" costituisce un'asse longitudinale importante della viabilità secondaria, di supporto al sistema infrastrutturale nazionale. L'opera parte da Formia, con il supporto in Pedemontana, e corre fino ad Avezzano, passando per Cassino e Sora, intercettando l'autostrada Roma - L'Aquila - Teramo. L'intervento si collega alla Dorsale Appenninica Terni-Rieti-Avezzano-Sora in cui è previsto il completamento a due corsie della SS 578 Salto Cicolana nel tratto Rieti-Grotti di Cittaducale.

**Benefici**  
 La tratta stradale è funzionale ai collegamenti trasversali della provincia di Latina e del porto di Gaeta in particolare con il versante adriatico. Inoltre, collegherà Gaeta/Formia con Cassino costituendo un percorso alternativo per le merci movimentate dal MOF, che attualmente utilizzano la SS156. L'opera è parte di un sistema che insieme alla SS156 dei Monti Lepini e la tratta Cisterna-Valmontone assicura collegamenti efficienti per tutti i nodi dell'area del basso Lazio.

**Azioni**  
 La Regione Lazio ha inserito l'opera tra gli interventi prioritari da realizzare entro il 2030. Il finanziamento dell'opera, che copre il costo totale, avviene con i fondi PNRR destinati al Lazio.



# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

14

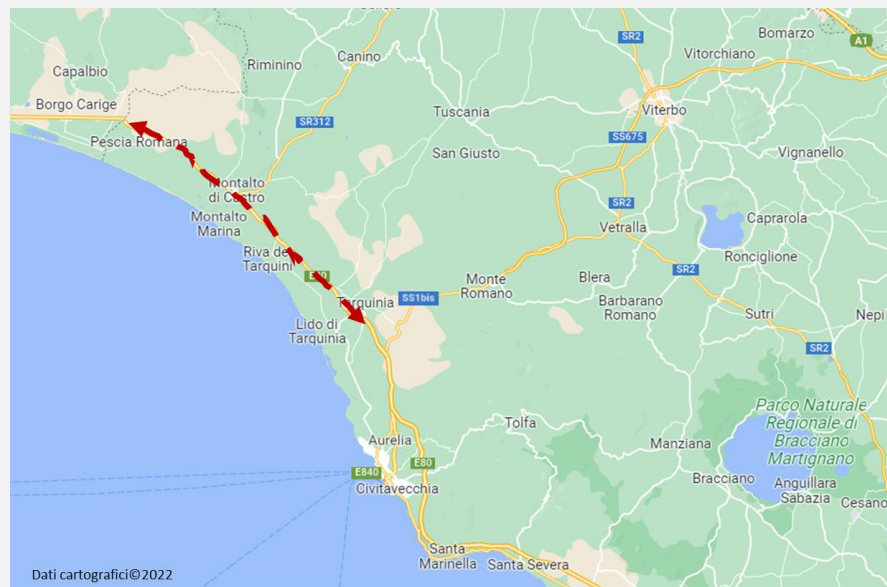


**Opera**  
**AUTOSTRADA A12 TRATTA**  
**ROSIGNANO - CIVITAVECCHIA:**  
**COMPLETAMENTO ITINERARIO**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROG. PRELIMINARE**  
**/PROG. DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 4**  
**MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE**  
**AREE INTERNE E PERIFERICHE ALLE RETI**  
**NAZIONALI E AI CORRIDOI TEN-T**



**Descrizione**

L'opera, dello sviluppo complessivo di circa 206 km, si articola nei seguenti tratti:  
 - Rosignano-San Pietro in Palazzi, 4 km;  
 - San Pietro in Palazzi-Tarquinia, 187 Km;  
 - Tarquinia-Civitavecchia, 15 Km, concluso nel 2016

Le tratte da completare sono comprese tra Ansedonia (GR) e Tarquinia e prevedono la quasi totale sovrapposizione del nuovo tracciato alla SS1 Aurelia, con la realizzazione di complanari per la riqualificazione della viabilità esistente, alternativa al percorso autostradale.

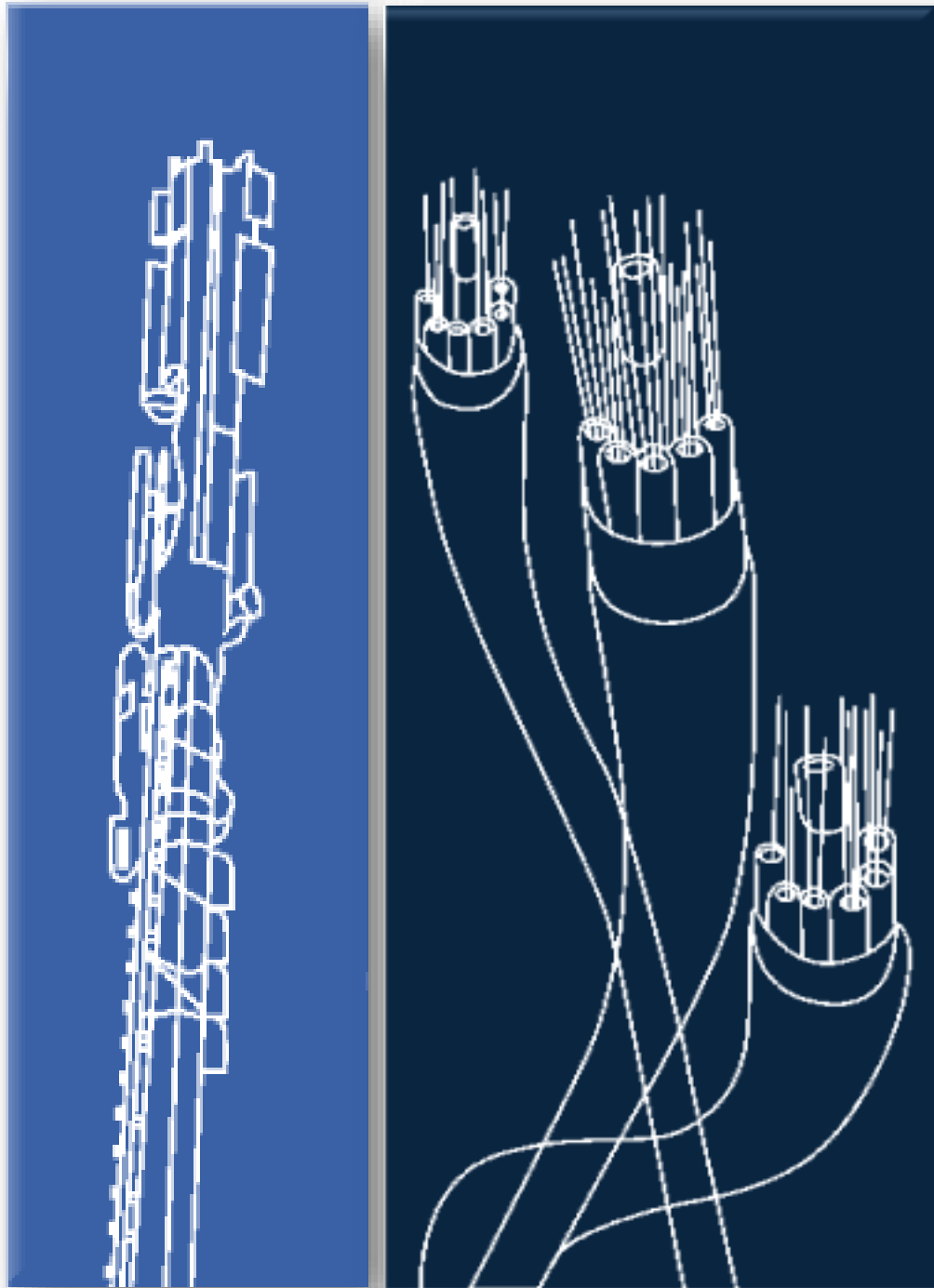
**Benefici**

La strada contribuisce ad assicurare la domanda di trasporto di merci nella catchment area del porto di Civitavecchia e che attualmente viene dirottata verso altri porti. Il collegamento assume particolare rilevanza dal momento in cui il porto di Civitavecchia è stato inserito tra i nodi core della rete TEN-T lungo l'asse Scandinavo - Mediterraneo.

**Azioni**

Il PRMTL ha inserito il completamento dell'autostrada A12 tra le opere prioritarie da completate entro l'orizzonte temporale 2025-2030. Con il decreto mille proroghe 2020 l'autostrada non rientra più nei documenti della programmazione nazionale. Da Confindustria Toscana è partita una richiesta di inserimento dell'infrastruttura tra le opere strategiche.

<b>Costo</b>	211,18	M€
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	Delibera CIPE 47/2018	
<b>Note</b>	-	



# Infrastrutturazione BUL e 5G

- ❑ I fabbisogni delle imprese
- ❑ La strategia italiana per la banda ultralarga
- ❑ Il piano di cablaggio delle aree bianche

# I fabbisogni digitali delle imprese del Lazio

I tavoli di confronto con le rappresentanze del sistema imprenditoriale regionale hanno fatto emergere l'importanza delle infrastrutture per la digitalizzazione come indispensabile complemento per le infrastrutture di trasporto e logistica. Nel Lazio ci sono ancora troppe aree in cui le connessioni telefoniche e digitali sono un fattore critico per lo sviluppo e la crescita delle aziende.

L'indagine condotta da Uniontrasporti nell'ambito dell'attività centralizzata del programma Infrastrutture del Fondo di Perequazione 2019 - 2020 sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese della manifattura e del trasporto ha evidenziato che gli **ostacoli alla transizione digitale** non sono solo di tipo infrastrutturale, ma anche interni alle aziende e di tipo burocratico e amministrativo.

In linea con la tendenza nazionale, c'è una grande differenza tra le imprese della manifattura e di trasporto e logistica per quanto concerne la fiducia nella disponibilità di mezzi per affrontare la transizione digitale. Infatti, mentre il 56% delle imprese di produzione si sente pronto a questo cambiamento, **il 71% delle imprese di trasporto e logistica dichiara di non avere gli strumenti o le competenze.**

Per quanto riguarda le applicazioni attualmente in uso, sono diffuse soluzioni per la **gestione della contabilità e dei processi aziendali, piattaforme per la comunicazione** (sulla scia della nuova organizzazione del lavoro innescata dalla pandemia) e sistemi per l'interazione con i clienti. Nei prossimi tre anni le aziende prevedono di investire ulteriormente in queste tecnologie, ma c'è anche un orientamento verso la connettività in fibra ottica e 4G/5G, in particolare per sfruttare le opportunità offerte dall'IoT. Per questo motivo oltre a una richiesta di sburocratizzazione e semplificazione di alcune procedure nei rapporti con la PA, c'è anche quella di completare quanto prima gli interventi per la creazione di infrastrutture digitali. I benefici di questo processo sono sintetizzabili nella velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori, nella semplificazione delle attività aziendali e nella riduzione di costi.



# La strategia italiana per la banda ultralarga

## «Verso la Gigabit society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»**, approvato il 25 maggio 2021 dal *Comitato interministeriale per la transizione digitale* (CITD), definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. *Gigabit Society*) e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. *Digital Compass*) con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Gli obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti fondamentali:

1. le competenze digitali;
2. la digitalizzazione dei servizi pubblici;
3. la trasformazione digitale delle imprese;
4. La realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere che, entro il 2030, tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

Gli investimenti saranno accompagnati da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

# La strategia italiana per la banda ultralarga «Verso la Gigabit society»

Il PNRR destina 6,7 miliardi delle risorse per la transizione digitale ai progetti che rientrano nella Strategia, la quale oltre ad avere come obiettivo il completamento del piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede **cinque ulteriori Piani di intervento pubblico** per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni. L'obiettivo ulteriore del PNRR è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, **in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.**

PIANO	AREE DI INTERVENTO	FONDI PNRR (MLN€)
Italia 1Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree no 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
	<b>TOTALE</b>	<b>6.705,5</b>

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

# La strategia italiana per la banda ultralarga «Verso la Gigabit society»

Lazio

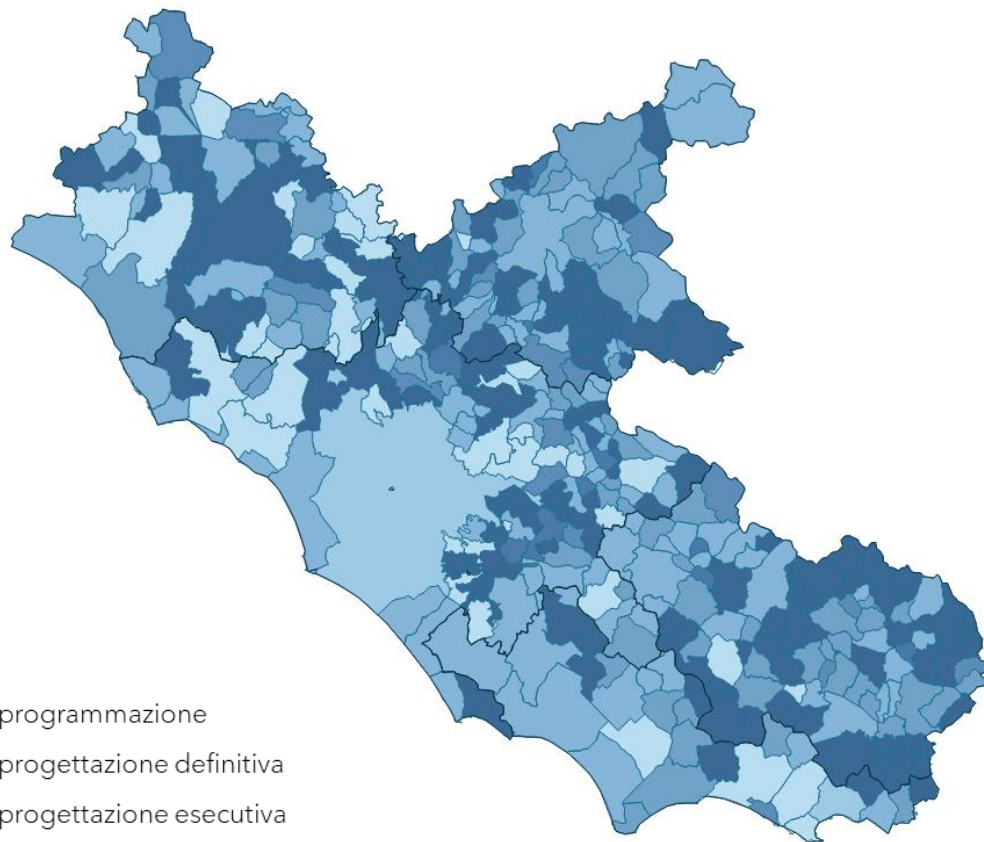
Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
<b>Piano di cablaggio delle aree bianche</b>	In corso di realizzazione	Fibra: 2022 FWA: 2022	≈ 82,003	UI "vendibili": 211.778 (30.06.2022)	UI previste: 416.108
<b>Piano voucher a imprese e professionisti</b>	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 15,521	Attivato: 6.027.909 € (30 settembre 2022)	Prenotato: 2.682.200 € (30 settembre 2022)
<b>Italia 1 Giga</b>	Lotto 7 Operatore aggiudicatario <b>Open Fiber</b>	30.06.2026	≈ 242,695	-	N° civici previsti 481.248
<b>Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti</b>	Lotto 4* Operatore aggiudicatario <b>TIM</b>	30.06.2026	≈ 125,381 *	N° siti offerti: 1.890*	-
<b>Italia 5G: Nuovi siti radiomobile (150 Mbps/30Mbps)</b>	Lotto 1** Operatore aggiudicatario <b>INWIT, TIM, Vodafone</b> in RTI	30.06.2026	≈ 54, 654**	N° aree offerte: 223**	-
<b>Scuole connesse</b>	Lotto 5*** Operatore aggiudicatario <b>TIM</b>	30.06.2026	≈ 24,253***	-	Sedi previste: 1.378 *
<b>Sanità connessa</b>	Lotto 5*** Operatore aggiudicatario <b>Fastweb</b>	30.06.2026	≈ 44,570***	-	Sedi previste: 1.719***
<b>Isole minori</b>	Aggiudicato - 28 aprile 2022	31.12.2028	≈ 45,642 ****	Aggiudicatario: Elettra TLC Proget.: EDS infrastrutture	Ponza (LT) Ventotene (LT) Santo Stefano (LT)

\* Complessivo tra Lazio, Sardegna, Umbria, Marche      \*\*\* Complessivo tra Lazio, Toscana

\*\* Complessivo tra Lazio, Piemonte, Valle d'Aosta      \*\*\*\* Totale per tutte le 21 Isole minori

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

# Il piano di cablaggio delle «aree bianche» nel Lazio: la rete in fibra



- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato

© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

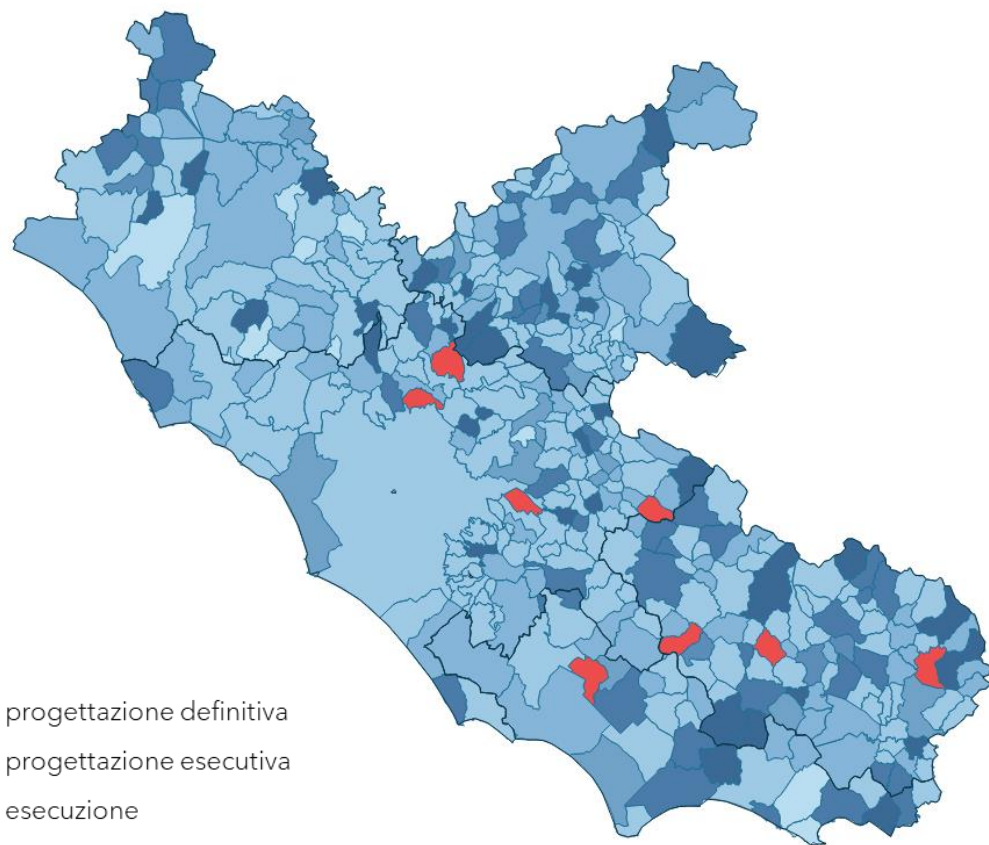
Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la **rete BUL in fibra** (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

*N. comuni*

Stato	FR	LT	RI	RM	VT	LAZIO
0	2	4	1	20	14	<b>41</b>
1	-	1	-	1	-	<b>2</b>
2	21	11	18	35	19	<b>104</b>
3	21	8	15	15	7	<b>66</b>
4	4	1	4	4	3	<b>16</b>
5	3	-	2	5	-	<b>10</b>
6	40	8	33	41	17	<b>139</b>
<b>Totale comuni</b>	<b>91</b>	<b>33</b>	<b>73</b>	<b>121</b>	<b>60</b>	<b>378</b>

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

# Il piano di cablaggio delle «aree bianche» nel Lazio: la rete BUL radio



- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato
- n.a. - Non applicabile

© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la **rete BUL radio (FWA)** (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

N. comuni

Stato	FR	LT	RI	RM	VT	LAZIO
0	-	2	2	1	7	<b>12</b>
1	40	10	35	70	25	<b>180</b>
2	20	8	14	24	16	<b>82</b>
3	2	2	3	5	1	<b>13</b>
4	3	-	1	-	1	<b>5</b>
5	15	7	10	8	5	<b>45</b>
6	8	3	8	9	5	<b>33</b>
n.a.	3	1	-	4	-	<b>8</b>
<b>Totale comuni</b>	<b>91</b>	<b>33</b>	<b>73</b>	<b>121</b>	<b>60</b>	<b>378</b>

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020





# | Conclusioni

## Conclusioni

Il lavoro sviluppato in questo Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Lazio ha lo scopo di comprendere quali sono i nodi e le criticità che limitano la movimentazione di persone e merci, e che costituiscono di fatto un vincolo allo sviluppo economico e sociale della regione. La visione regionale del sistema infrastrutturale permette di superare analisi fatte tenendo conto solo di ambiti circoscritti del territorio e, perciò, in grado di proporre soluzioni parziali e lontane da un'ottica di sistema.

L'essere riusciti a mettere a confronto i fabbisogni delle imprese e la programmazione decisa a livello ministeriale e regionale – anche se non in maniera esaustiva – può facilitare ulteriori approfondimenti al fine di valutare con maggiore precisione l'utilità economica degli investimenti in termini di agevolazione dell'attività delle imprese e di sviluppo demografico. Ci sono aree interne che soffrono di uno spopolamento che significa anche impoverimento economico; al contrario ci sono aree a margine dei grandi centri urbani oggetto di una rapida crescita demografica e che necessitano di servizi adeguati, prima di tutto per la mobilità.

Un aspetto che sicuramente deve essere considerato nel momento in cui si decide la politica di sviluppo infrastrutturale è la specifica vocazione economica di alcuni territori. Un esempio sono le aree ad alta concentrazione di imprese agricole, dove i campi non dovrebbero essere considerati semplicemente alla luce di criteri ingegneristici ma come porzioni di territorio con specifiche esigenze agricolo-culturali, come le produzioni tipiche o di nicchia, che necessitano a loro volta di impianti fissi e tutela dalle interferenze provocate dalle infrastrutture di trasporto.

In tema di zone rurali, un altro aspetto importante è quello delle infrastrutture digitali. Oggi ci sono aree che non sono adeguatamente servite neanche dal 3G. Senza una connessione stabile e forte non è possibile applicare l'agricoltura di precisione e, in generale, l'innovazione legata all'Agricoltura 4.0.

## Conclusioni

Come già osservato, la dualità Roma-resto del territorio ha influenzato nel tempo le politiche di investimento e le destinazioni delle risorse a favore della capitale. Si tratta, però, di una distinzione che ad oggi non trova più giustificazione, alla luce dell'evoluzione dei mercati e delle dinamiche sociali.

Un effetto che certamente potrà avere la realizzazione delle opere stradali e ferroviarie attese da tempo dalle province del nord e del sud del Lazio, sarà quello di alleggerire il nodo di Roma dai flussi in transito che rappresentano il principale collo di bottiglia. Ad esempio, il completamento degli assi stradali programmati nelle province di Frosinone e Latina eviterebbe a mezzi commerciali di impegnare il GRA per raggiungere l'autostrada. Allo stesso modo la realizzazione di una stazione dell'alta velocità a Ferentino, come richiesto dal territorio, permetterebbe a un vasto bacino di utenza di raggiungere la ferrovia nazionale senza dover passare per Roma.

Sotto l'aspetto dei servizi un intervento ricognitivo e di riorganizzazione di tutti i collegamenti stradali e ferroviari tra Roma e la provincia di Viterbo porterebbe a una razionalizzazione dei servizi a vantaggio di una migliore fluidità della circolazione e di una maggiore puntualità.

## Analisi swot

L'analisi SWOT che conclude lo studio è la sintesi di quanto è emerso dai tavoli di confronto e dalla disamina degli investimenti già in corso e previsti, tenuto conto del contesto economico e sociale della regione. Questo tipo di analisi permette di evidenziare: le risorse interne presenti che rappresentano i **punti di forza** su cui investire a beneficio di tutta la regione; le criticità strutturali che rappresentano i **punti di debolezza** su cui intervenire; le **opportunità** che derivano da un migliore uso delle risorse già a disposizione ma anche dalle nuove possibilità offerte dal PNRR e dai fondi collegati; le potenziali **minacce**, ossia degli effetti della mancata applicazione di modifiche sostanziali nella gestione complessiva della tematica infrastrutturale. L'obiettivo è quello di fornire un quadro di lettura schematico delle richieste del territorio rispetto alle misure programmate a tutti i livelli.

<span>S</span> PUNTI DI FORZA	<span>W</span> PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posizione baricentrica rispetto alle direttrici di traffico del centro e del sud Italia e internazionali</li> <li>• Dotazione infrastrutturale nel complesso adeguata</li> <li>• Sistema aeroportuale regionale primo in Italia per numero di passeggeri</li> <li>• Civitavecchia primo porto nazionale per numero di crocieristi</li> <li>• Presenza di settori economici innovativi come il chimico - farmaceutico</li> <li>• Buona vocazione all'export delle imprese</li> <li>• Risorse naturalistiche, culturali e storiche di alta qualità</li> <li>• Strutture scientifiche e per la formazione di alto livello</li> <li>• Presenza di poli logistici come il CAR e il MOF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamenti trasversali tra le province</li> <li>• Accessibilità dei terminali logistici</li> <li>• Basse performance di alcune modalità di trasporto</li> <li>• Manutenzione stradale carente</li> <li>• Scarsi livelli di interoperabilità e integrazione dei servizi di trasporto per passeggeri e merci</li> <li>• Alti livelli di congestione in prossimità del nodo di Roma</li> <li>• Squilibrio territoriale nella dotazione di infrastrutture digitali</li> <li>• Fenomeni di migrazione dalle aree più periferiche</li> <li>• Frammentazione del settore della logistica a causa della presenza di micro e piccole imprese.</li> </ul>
<span>O</span> OPPORTUNITÀ	<span>T</span> MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzialità ancora inespresse di alcuni territori dal punto di vista turistico e culturale</li> <li>• Potenziamento dei collegamenti ad attrattori come la Fiera di Roma e i poli tecnologici</li> <li>• Coesione e concertazione tra enti locali e stakeholder territoriali</li> <li>• Disponibilità di risorse economiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempi di realizzazione degli interventi lunghi</li> <li>• Non raggiungimento dell'obiettivo del riequilibrio modale nel trasporto di merci e passeggeri</li> <li>• Scelte di investimento che non tengono conto delle interrelazioni esistenti tra i territori</li> </ul>

Report realizzato da Unioncamere  
Lazio con il supporto tecnico  
scientifico di

---



UNIONTRASPORTI

