

Table of Contents

1 Introduzione.....	2
2 Il sistema dei trasporti nel Lazio.....	4
2.1 La domanda di merci nel Lazio.....	4
2.1.1 Traffico su strada.....	6
2.1.2 Traffico aereo.....	7
2.1.3 Traffico marittimo.....	8
2.1.4 Traffico su ferrovia	9
2.1.5 Scenari futuri.....	10
2.2 Le infrastrutture di trasporto nel Lazio.....	14
2.3 Proposte alternative alla Superstrada	22
3 L'impatto agricolo.....	27
4 L'impatto storico/archeologico.....	28
5 La ARCEA SpA.....	31
5.1 La società e il ricorso dell'ANCE.....	31
5.2 Le conclusioni dell'Autorità dei LLPP.....	34

1 Introduzione

Il progetto dell'autostrada Valomontone-Cisterna gode del consenso di ampie parti della popolazione dei Comuni di Valmontone, Lariano, Artena, Velletri, Cisterna, Aprilia, Giulianello e Cori.

Dobbiamo chiederci perché.

Nell'immaginario della gente è ancora forte la convinzione che il modello di sviluppo proposto dagli Agnelli, fatto di autostrade e macchine, camions etc sia stato alla base del portentoso sviluppo industriale degli anni '60.

La gente ha toccato con mano. In molte case dove albergava fame e miseria sono entrati stipendi, uno solo dei quali ,valeva un anno di lavoro in agricoltura e forse neanche bastava. L'economia agricola della quale i più sono vissuti era portatrice di miseria e fame. Il vigneto o l'uliveto è stato dai più vissuto come luogo dispensatore di fame e miseria, malattie dalle quali liberarsi rapidamente. In considerazione di ciò la conservazione del paesaggio, sede delle loro miserie, non rappresenta almeno fino ai quarantenni un desiderio soprattutto se sacrificato alla forma di "sviluppo" della quale ho prima detto e che è considerata un dogma da non discutere mai. Pensate di parlare ad un cinquantenne con moglie e figli, ora finalmente allocato in una comoda villetta in campagna, che lavora (lavorava) in una fabbrica di Cisterna o di Latina ,che ha vissuto l'infanzia in una famiglia contadina posta all'interno del centro storico in una casa senza riscaldamenti ampia 40-50 mq ,insieme a tre o quattro fratelli madre padre e qualche anziano. E provate a dire a costui che il costruire autostrade è un modello di sviluppo ormai superato e che non produrrà altro che speculazioni distruzioni del paesaggio che è l'unica risorsa economica che abbiamo. Ditegli che l'agricoltura che produce qualità, le bellezze naturali delle nostre colline e del nostro lago , le valenze archeologiche sono tutte risorse capaci di produrre una elevata qualità della vita, di attrarre turismo e di rappresentare l'alternativa ad un modello economico non più proponibile vuoi anche perché gli investitori hanno ormai salpato le vele per altri lidi dove il costo del lavoro è più a buon mercato .

Da queste riflessioni si comprende come è difficile il compito che ci siamo proposto e

cioè di scongiurare il pericolo della costruzione della bretella Valmontone Cisterna.

Bisogna mettere insieme un progetto credibile che possa trovare (e sarà difficile) sempre maggiore condivisione tra la gente comune e tra gli amministratori locali, provinciali e Regionali.

2 Il sistema dei trasporti nel Lazio

2.1 La domanda di merci nel Lazio

Nello studio di impatto ambientale della Superstrada presentato dalla Regione Lazio, l'opera è motivata con la necessità di costruire un collegamento radiale per il traffico commerciale e turistico che colleghi l'Area Pontina con l'Autostrada Milano-Napoli ed in particolare il tracciato proposto deriverebbe dagli studi di traffico che individuano il principale polo di attrazione di questo traffico nella zona di Roma e il Nord. Premesso che non è chiaro il motivo per cui il traffico proveniente dall'Area Pontina e diretto verso Roma debba passare su tale autostrada visto che già esiste un collegamento radiale diretto che vede nella Pontina (SS148) la principale arteria, è interessante studiare la domanda di merci nel Lazio in modo da poter motivare come l'opera rappresenti un sostanziale spreco di risorse poichè quegli stessi traffici, diretti verso il Nord, potrebbero agevolmente essere effettuati tramite il ferro e/o il mare anche in combinazione con il mezzo stradale grazie alle cosiddette “autostrade viaggianti”.

Nel corso del 1994, annata più recente per la quale si dispone di dati esaustivi sul trasporto delle merci in Italia, il Lazio è stato interessato da un movimento di merci superiore ai 100 milioni di tonnellate (tabella 3.1), escludendo il trasporto per condotta e il trasporto marittimo di prodotti petroliferi. Più della metà delle merci trasportate, oltre 55 milioni di tonnellate, esauriscono lo spostamento all'interno della regione (figure 3.1, 3.2). Oltre 37 milioni di tonnellate interessano gli scambi con le altre regioni italiane. Ulteriori 9 milioni derivano dagli scambi con l'estero. Queste 46 milioni di tonnellate sono suddivise in 26 milioni in entrata e 20 in uscita.

A livello nazionale i maggiori scambi avvengono con le regioni confinanti (Toscana, Umbria, Abruzzo, Campania e Sardegna per ragioni di vicinanza), con circa 22 milioni di tonnellate pari al 19% del totale, e con le regioni più industrializzate del nord (Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna), con circa 13 milioni di tonnellate pari all'11% del totale (figura 3.3).

I paesi europei che hanno le relazioni più consistenti con il Lazio sono Germania, Francia, Regno Unito, Benelux. Fuori dal continente i maggiori scambi, in particolare in importazione, avvengono con Africa mediterranea e centrale, estremo oriente, America settentrionale.

Utilizzando il 1991 come confronto (tabella 3.1), si possono riscontrare le seguenti particolarità:

- il quantitativo globale di merci trasportate ha subito un incremento di circa 2,2 milioni di tonnellate;
- è cresciuto il quantitativo di merci scambiate con le altre regioni del territorio nazionale, sia in partenza, con circa 3 milioni di tonnellate, che in arrivo, con quasi 6 milioni di tonnellate;
- sono cresciuti anche gli scambi con i paesi esteri, con meno di 400mila tonnellate in esportazione e poco più di 1 milione in importazione;
- sono diminuite in modo sostanziale le merci con origine e destinazione interne alla regione, con oltre 8 milioni di tonnellate.

L'assetto dei trasporti nel Lazio è caratterizzato da una sostanziale monomodalità (figure 3.4, 3.5). Infatti i dati disponibili per il 1994 mostrano che:

- oltre 88 milioni di tonnellate, pari all'86% del totale, sono trasportate su strada;
- circa 11 milioni di tonnellate, pari al 10% del totale, sono trasportate via mare;
- le rimanenti quantità, oltre 3 milioni di tonnellate pari al 4%, sono ripartite tra ferrovia e aereo.

La situazione di prevalenza del modo stradale trova spiegazione nella politica infrastrutturale adottata dai governi che si sono succeduti alla guida del paese: basti pensare che solo nel corso degli anni '70 oltre l'80% delle risorse che nel nostro paese sono state destinate alla realizzazione di infrastrutture di trasporto è stato riservato al comparto stradale.

Rispetto al 1991 (tabella 3.2), preso come termine di confronto, tutte le modalità di trasporto presentano un aumento in valore assoluto. La modalità stradale risulta l'unica ad aver subito un arretramento in termini percentuali, che è stato assorbito dalla modalità

ferroviaria. Le altre modalità presentano invece un trend in termini percentuali sostanzialmente stabile. In ogni caso, è indiscutibile il persistere della preponderanza del vettore stradale sui rimanenti modi di trasporto.

Un discorso particolare merita il trasporto ferroviario, dal momento che questa modalità può essere esaminata in diverse sue componenti e cioè trasporto tradizionale, container e combinato.

A fronte dell'aumento totale della modalità ferroviaria del 20% (tabella 3.3), si è verificata una diminuzione del ferroviario tradizionale, variazione di oltre 60mila tonnellate pari a meno del 5%, mentre hanno subito un incremento sia il trasporto combinato, con una variazione di oltre 360mila tonnellate pari al 120% circa, che il trasporto container, che è cresciuto di quasi 200mila tonnellate per un ammontare superiore al 55%.

Occorre qui sottolineare che sulle relazioni internazionali un grosso contributo allo sviluppo del trasporto intermodale è dovuto ai vincoli posti all'attraversamento del territorio elvetico stabilite da un recente referendum in Svizzera. Non è improbabile che questo esempio venga seguito anche dall'Austria, di cui sono note le riserve alla concessione dei permessi di passaggio ai veicoli stradali pesanti. Se queste prospettive diverranno realtà, il vettore stradale italiano sarà obbligato ad utilizzare il mezzo ferroviario per l'attraversamento dell'arco alpino, necessario al sistema economico nazionale per accedere all'Europa settentrionale.

Di seguito si riportano alcuni dati relativi alle singole modalità in termini di quantificazione del traffico e individuazione delle principali relazioni di scambio a livello nazionale e internazionale.

2.1.1 Traffico su strada

Il traffico merci su strada che interessa il Lazio ammonta a 88 milioni di tonnellate di cui circa 18 milioni in arrivo, 15 milioni in partenza e 55 milioni in movimento interno.

Per il traffico nazionale (circa 31 milioni di tonnellate), le principali destinazioni del traffico merci in partenza dal Lazio (oltre 14 milioni di tonnellate) sono:

- Campania (3,6 milioni di tonnellate); Toscana (2 milioni di tonnellate); Piemonte,

Lombardia e Veneto, (1 milione di tonnellate cad.); Emilia Romagna, Abruzzo e Puglia (tra 700mila e 900mila tonnellate cad.)

Le principali origini del traffico merci nazionale in arrivo nel Lazio (oltre 16 milioni di tonnellate) sono:

- Campania (2,9 milioni di tonnellate); Toscana (2,7 milioni di tonnellate); Lombardia, Veneto, Emilia Romagna (tra 2,2 e 2,4 milioni di tonnellate cad.); Piemonte ed Abruzzo (1 milione di tonnellate cad.)

Il traffico merci internazionale ammonta a circa 2,2 milioni di tonnellate. Di queste, oltre 1,4 milioni di tonnellate sono traffico di importazione e più di 0,8 milioni di tonnellate sono traffico di esportazione.

I principali paesi in cui viene originato il traffico merci diretto nel Lazio nel sono:

- Germania (450mila tonnellate); Francia (325mila tonnellate); Paesi Bassi (215mila tonnellate); Austria (91mila tonnellate); Spagna e Regno Unito (85mila tonnellate).

I principali paesi cui è destinato il traffico merci prodotto dal Lazio sono:

- Germania (260mila tonnellate); Francia (150mila tonnellate); Paesi Bassi (85mila tonnellate); Regno Unito (70mila tonnellate).

2.1.2 Traffico aereo

Il traffico aereo che interessa il Lazio ammonta a 259mila tonnellate di cui 109mila in arrivo e 150mila in partenza.

Per ciò che concerne il traffico nazionale (35mila tonnellate), le principali destinazioni del traffico in partenza dal Lazio (20mila tonnellate) sono:

- Lombardia (14mila tonnellate); Piemonte (2mila tonnellate); Sicilia (1000 tonnellate).

Le principali origini del traffico merci nazionale in arrivo nel Lazio (15mila tonnellate) sono:

- Lombardia (8mila tonnellate); Piemonte (2mila tonnellate); Sicilia e Sardegna (1000 tonnellate cad.).

Per il trasporto aereo internazionale, su circa 94mila tonnellate in arrivo nel Lazio e circa 130mila in partenza, meno del 30% costituiscono traffico con l'Europa, il 30% afferisce alle relazioni con le Americhe, il 25% con l'Asia, il 10% con l'Africa, il 5% con l'Oceania.

In particolare per l'Europa i principali paesi in cui viene originato il traffico merci diretto nel Lazio sono:

- Germania e Regno Unito (6mila tonnellate cad); Francia (4mila tonnellate); Belgio, Paesi Bassi, Svizzera, Bulgaria (2.000 tonnellate cad)

I principali paesi cui è destinato il traffico merci prodotto dal Lazio sono invece:

- Regno Unito (7mila tonnellate); Germania e Francia (4mila tonnellate); Spagna (3mila tonnellate); Svizzera, Grecia, Paesi Bassi (3mila tonnellate cad)

2.1.3 Traffico marittimo

Il traffico merci marittimo che interessa il Lazio ammonta a oltre 10,7 milioni di tonnellate di cui circa 6,6 milioni in arrivo, circa 4,1 milioni in partenza e una frazione trascurabile in movimento interno.

Per ciò che concerne il traffico nazionale (circa 4,5 milioni di tonnellate), la principale destinazione del traffico merci in partenza dal Lazio (2,1 milioni di tonnellate) e la principale origine di quelle in arrivo (2,4 milioni di tonnellate) è la Sardegna, cui competono oltre 2 milioni di tonnellate in entrambe le direzioni.

Il traffico merci internazionale ammonta a circa 6,2 milioni di tonnellate. Di queste, circa 4,2 milioni di tonnellate sono traffico di importazione e oltre 2 milioni di tonnellate sono traffico di esportazione.

Non si dispone attualmente di dati disaggregati che permettano l'individuazione dei paesi con cui avvengono di preferenza gli scambi via mare. Indicativamente per grossi aggregati continentali si verifica che la quota di traffico con il Lazio ammonta:

- al 45% con l'Africa; 30% con l'Europa; 20% con le Americhe; al 5% con i rimanenti continenti.

2.1.4 Traffico su ferrovia

Il traffico merci ferroviario che interessa il Lazio ammonta a circa 3,14 milione di tonnellate l'anno di cui 1,8 milioni in arrivo, 1,2 milioni in uscita ed il resto intraregionale.

Per quanto riguarda il traffico nazionale (2,1 milioni di tonnellate) le principali destinazioni sono:

Umbria (300 mila tonnellate); Lombardia (160 mila tonnellate); Sicilia (100 mila tonnellate); Toscana, Piemonte e Puglia (50 mila tonnellate cad)

Le principali Regioni di origine sono invece:

- Lombardia (350 mila tonnellate); Puglia (150 mila tonnellate); Piemonte (80 mila tonnellate); Toscana (60 mila tonnellate); Sicilia (41 mila tonnellate)

Il traffico merci internazionale ammonta a circa 0,9 milioni di tonnellate. Di queste, circa 0,7 milioni di tonnellate sono traffico di importazione e meno di 0,2 milioni di tonnellate sono traffico di esportazione.

I principali paesi in cui viene originato il traffico merci diretto nel Lazio nel sono:

- Paesi del Nord Europa (128mila tonnellate); Germania (95mila tonnellate); Francia (92mila tonnellate); Austria (32mila tonnellate).

I principali paesi cui è destinato il traffico merci prodotto dal Lazio sono:

- Germania (25mila tonnellate); Francia (26mila tonnellate); Paesi del Nord (14mila tonnellate); Svizzera (9mila tonnellate); Benelux (7mila tonnellate).

I dati sui principali paesi internazionali non sono completi in quanto non sono attualmente disponibili dati disaggregati utili all'individuazione delle principali relazioni di traffico interessate dal trasporto combinato. Una valutazione modellistica effettuata dalla IT Ingegneria dei Trasporti srl per conto della Costamasnaga spa nel 1995 in base a dati risalenti al 1991 ha fornito i seguenti risultati per il Lazio:

- in Italia le regioni sulle quali si concentra il trasporto combinato sono il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, la Sicilia e la Puglia;
- a livello europeo tale modalità di trasporto interessa principalmente la Francia, il Benelux, la Germania e il Regno Unito.

2.1.5 Scenari futuri

Nello scenario tendenziale il flusso totale di merci si andrebbe ad attestare a 111 milioni di tonnellate annue nel 2000 e a 136 milioni nel 2010, in linea con quanto previsto agli stessi orizzonti temporali dallo scenario tendenziale degli studi per il PRT. Nello scenario programmatico il flusso totale di merci si porterebbe a 113 milioni di tonnellate annue nel 2000 e a 145 milioni nel 2010.

Particolare interesse riveste il settore del trasporto combinato. Tra il 1993 e il 1996 si è verificata una crescita considerevole, ad un tasso annuo medio del 40%. Il persistere della crescita porterebbe, secondo i due scenari di sviluppo, il trasporto combinato a servire, partendo dalle 840mila tonnellate del 1996, da 1,6 a 1,9 milioni di tonnellate annue di merci al 2000 e da 3,3 a 4 milioni di tonnellate al 2010.

In modo analogo lo sviluppo del trasporto container via ferrovia si porterebbe, partendo dalle 550mila tonnellate del 1996, ad un valore compreso tra 1,0 a 1,2 milioni di tonnellate annue di merci al 2000 e da 1,9 a 2,4 milioni di tonnellate al 2010.

Complessivamente il settore dell'intermodalità merci potrebbe assorbire un traffico al 2000 tra 2,6 e 3,1 milioni di tonnellate ed al 2010 un traffico tra 5,2 e 6,4 milioni di tonnellate (tabella 3.6). Questa crescita si basa su ipotesi conservative rispetto a quanto verificato per gli anni di cui sono disponibili dati esaustivi, ma la cautela è suggerita da alcuni dati preliminari per il 1997 in cui la crescita sembra essere contenuta non molto al di sopra del 10% rispetto all'anno precedente.

Il fatto che il trasporto combinato si mantenga su quote percentuali inferiori al 5% del traffico totale, a fronte dell'attuale 1%, anche agli orizzonti più lontani, pur considerando la maggiore velocità di crescita, può essere spiegata tenendo conto del fatto che solo alcune categorie merceologiche possono utilizzare tale modalità, che questo tipo di trasporto è allo stato attuale economico su distanze superiori ai 300-400 km e che infine la conversione all'intermodale comporta costi aggiuntivi per le aziende in termini di innovazione del parco veicoli e tecnologica in generale.

Le ipotesi adottate per la valutazione dello sviluppo del trasporto intermodale indicano che l'evoluzione del settore non sarebbe in grado di conseguire l'obiettivo di riequilibrio

modale fissato dalla CEE nello spostamento di almeno il 30% dell'incremento annuale dei volumi totali del trasporto merci verso l'intermodale: nel caso laziale questo trasferimento si limita a superare di poco il valore del 10%.

Tabella 3.1

Il traffico delle merci nel Lazio per ambiti territoriali (migliaia di tonnellate/anno)

Anno	Traffico regionale	Traffico nazionale		Traffico internazionale		Totale
		Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	
Anno 1991	63420	14379	14194	2694	5231	99918
Anno 1994	55335	17350	19988	3069	6326	102068
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti						

Tabella 3.2

Il traffico delle merci nel Lazio per modalità di trasporto (migliaia di tonnellate/anno)

Modalità di trasporto	Anno 1991		Anno 1994	
	Assoluto	Percentuale	Assoluto	Percentuale
Strada	86571	86,6	88012	86,2
Ferrovia	2590	2,6	3085	3,0
Aereo	237	0,3	259	0,3
Mare	10520	10,5	10712	10,5
Totale	99918	100,0	102068	100,0
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti				

Tabella 3.3

Il traffico delle merci nel Lazio con modalità ferroviaria (migliaia di tonnellate/anno)

Tipologia	Anno 1991		Anno 1994	
	Assoluto	Percentuale	Assoluto	Percentuale
Trasporto tradizionale	1940	74,9	1878	60,9
Trasporto combinato	305	11,8	666	21,6
Trasporto container	345	13,3	541	17,5

Dossier del Comitato contro il collegamento viario Valmontone-Cisterna

Totale	2590	100,0	3142	100,0
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti				

Tabella 3.4

Traffico merci nel Lazio per origine e destinazione (migliaia di tonnellate/anno)

Modalità	Traffico Nazionale						Traffico Internazionale			
	Arrivi		Partenze		Intraregionali		Arrivi		Partenze	
	1991	1994	1991	1994	1991	1994	1991	1994	1991	1994
Strada	10381	16381	11634	14244	63314	55216	829	1427	412	744
Ferrovia tradizionale	671	625	407	650	49	61	673	446	140	96
Ferrovia combinato	143	209	124	177			28	202	10	78
Ferrovia container	270	320	75	221						
Aereo	28	15	11	20			95	94	103	130
Mare	2701	2438	2128	2038	57	58	3606	4157	2028	2021
Totale	14194	19988	14379	17350	63420	55335	5231	6326	2694	3069
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti										

Tabella 3.5

Stima dell'evoluzione dei flussi merci al 2000 e al 2010 secondo gli studi propedeutici al Piano Regionale dei Trasporti del Lazio (tonnellate/anno)

Anno	Flussi interni		Flussi con l'esterno	
	Valori assoluti	Variazioni percentuali	Valori assoluti	Variazioni percentuali
1985	38.100.662	-	44.666.178	-
2000 ipotesi bassa	49.790.506	+30,7	61.488.234	+37,7
2000 ipotesi alta	58.818.091	+49,1	72.165.537	+61,6
2010 ipotesi bassa	59.514.823	+56,2	76.820.252	+72,0
2010 ipotesi alta	74.163.785	+94,7	100.299.081	+124,6
Fonte: Piano Generale dei Trasporti del Lazio (1992)				

Tabella 3.6

Nuova ipotesi di evoluzione dei flussi merci al 2000 e al 2010 (milioni di tonnellate/anno)

Dossier del Comitato contro il collegamento viario Valmontone-Cisterna

Anno			Anno 1994			Anno 2000			Anno 2010		
			Valori assoluti			Valori assoluti			Variazioni percentuali rispetto al 1994		
Traffico totale ipotesi tendenziale			102			111			+9		
	di cui	ferroviario combinato		0,66		1,6		+142		3,3	+400
		ferroviario container		0,54		1,0		+85		1,9	+252
		ferroviario intermodale		1,2		2,6		+117		5,2	+333
Traffico totale ipotesi programmatica			102			113			+11		
	di cui	ferroviario combinato		0,66		1,9		+188		4,0	+506
		ferroviario container		0,54		1,2		+122		2,4	+344
		ferroviario intermodale		1,2		3,1		+158		6,4	+433

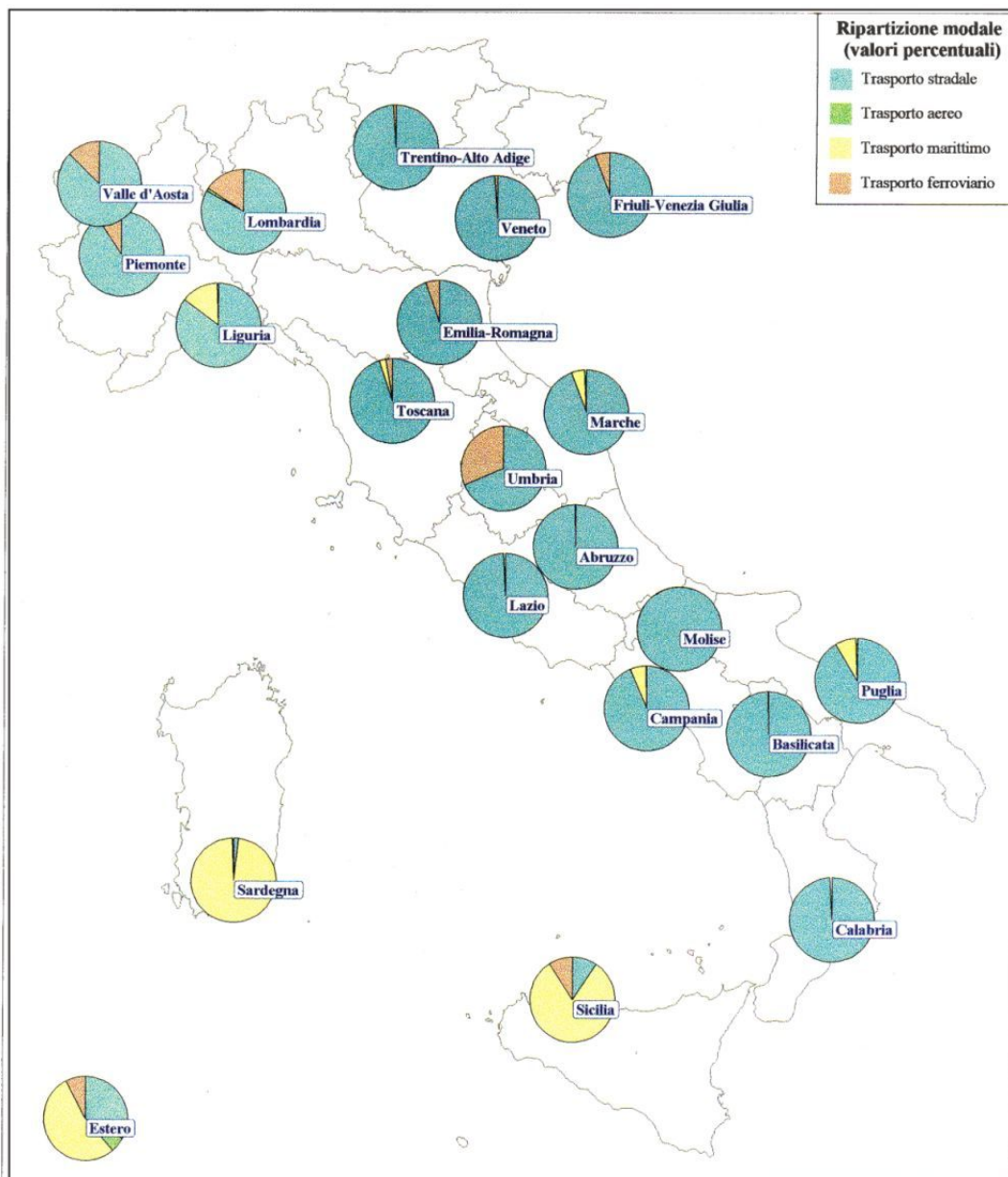


Figura 3.6
Ripartizione percentuale per modalità di trasporto del traffico delle merci
in export dal Lazio con le regioni italiane e con l'estero (1994)
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti

2.2 Le infrastrutture di trasporto nel Lazio

La rete viaria del Lazio ha un'estensione di oltre 44mila km. La rete di grande comunicazione (autostrade e strade statali) si sviluppa per poco più di 3mila km (7% circa). La restante parte risulta suddivisa fra rete secondaria extraurbana (strade provinciali e strade comunali extraurbane) e rete urbana (altre strade comunali): al primo gruppo compete uno sviluppo pari al 36% del totale, al secondo il rimanente 57%.

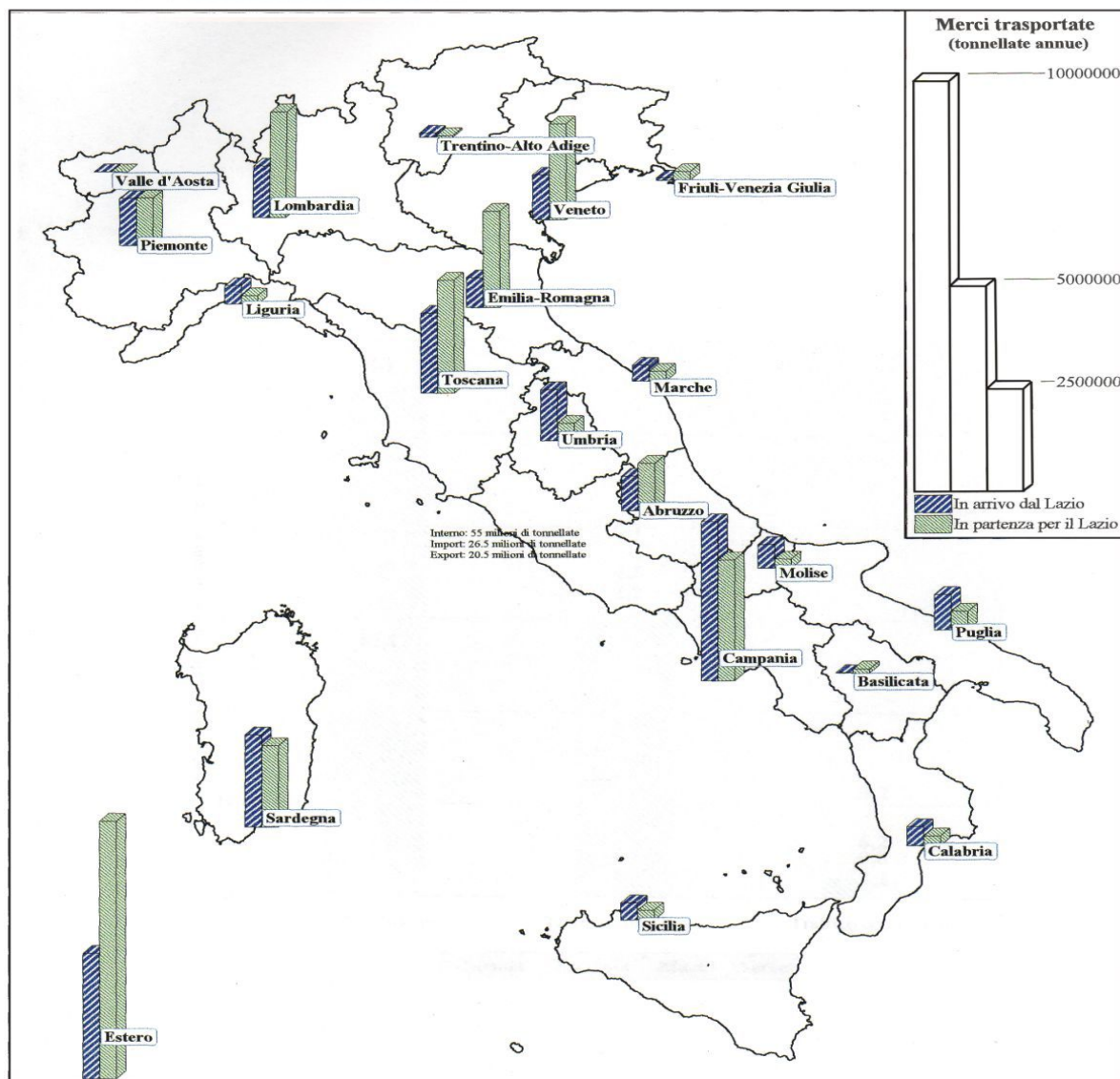


Figura 3.3
Il traffico delle merci nel Lazio con le regioni italiane e con l'estero (1994)
Fonte: Elaborazione dati ISTAT, CEMAT, CIVILAVIA, FS, POC Ministero Trasporti

Questa partizione delle strade per tipologia riflette, con lievissime modificazioni, quanto si verifica a livello nazionale (tabella 4.1).

Il rapporto caratteristico rispetto alla superficie (255 km di strade ogni 100 kmq) risulta del 4% più elevato che nell'intero paese (246 km ogni 100 kmq), ad indicare un livello di infrastrutturazione stradale più capillare che nella media. Questo è vero per tutte le singole tipologie stradali ed in particolare per le autostrade (2,8 km ogni 100 kmq) per le quali la media nazionale (2,1 km ogni 100 kmq) è superata del 35%.

Il rapporto caratteristico rispetto alla popolazione (85 km di strade ogni 10mila abitanti)

risulta inferiore del 35% che nell'intero paese (129 km ogni 10mila abitanti), ad indicare una superiore concentrazione di utenza e quindi possibili livelli di utilizzazione più elevati. Anche in questo caso il fatto è verificato per tutte le singole tipologie stradali; l'infrastrutturazione autostradale del Lazio in particolare (0,9 km ogni 10mila abitanti) mostra con il 18% un differenziale più contenuto rispetto alla media nazionale (1,1 km ogni 10mila abitanti).

La rete ferroviaria che serve il Lazio si estende per 1250 km (tabella 4.2). Il 90% compete alle Ferrovie dello Stato, il rimanente 10% è gestito in concessione dal COTRAL (linee Roma Piramide-Ostia, Roma Laziali-Pantano, Roma Flaminio-Viterbo). Il rapporto caratteristico rispetto alla superficie (7 km di ferrovie ogni 100 kmq) risulta del 12% più elevato che nell'intero paese (6,5 km ogni 100 kmq). Questa differenza è ancora più marcata se si considera la rete a doppio binario (4 km ogni 100 kmq) per le quali la media nazionale (2 km ogni 100 kmq) è superata del 100%.

Il rapporto caratteristico rispetto alla popolazione (24 km di ferrovie ogni 100mila abitanti) risulta inferiore del 30% che nell'intero paese (34 km ogni 100mila abitanti). L'infrastrutturazione ferroviaria a doppio binario (13 km ogni 100mila abitanti) è al contrario più alta del 25% rispetto alla media nazionale (10,5 km ogni 100mila abitanti), a mostrare che il livello globale di infrastrutturazione a servizio della popolazione, seppure più contenuto, tende ad essere di livello più elevato.

Il Lazio è attualmente servito da quattro terminali intermodali, nei quali vengono trattati quasi esclusivamente casse mobili e semirimorchi: Pomezia, Latina, Piedimonte S. Germano e Roma Smistamento.

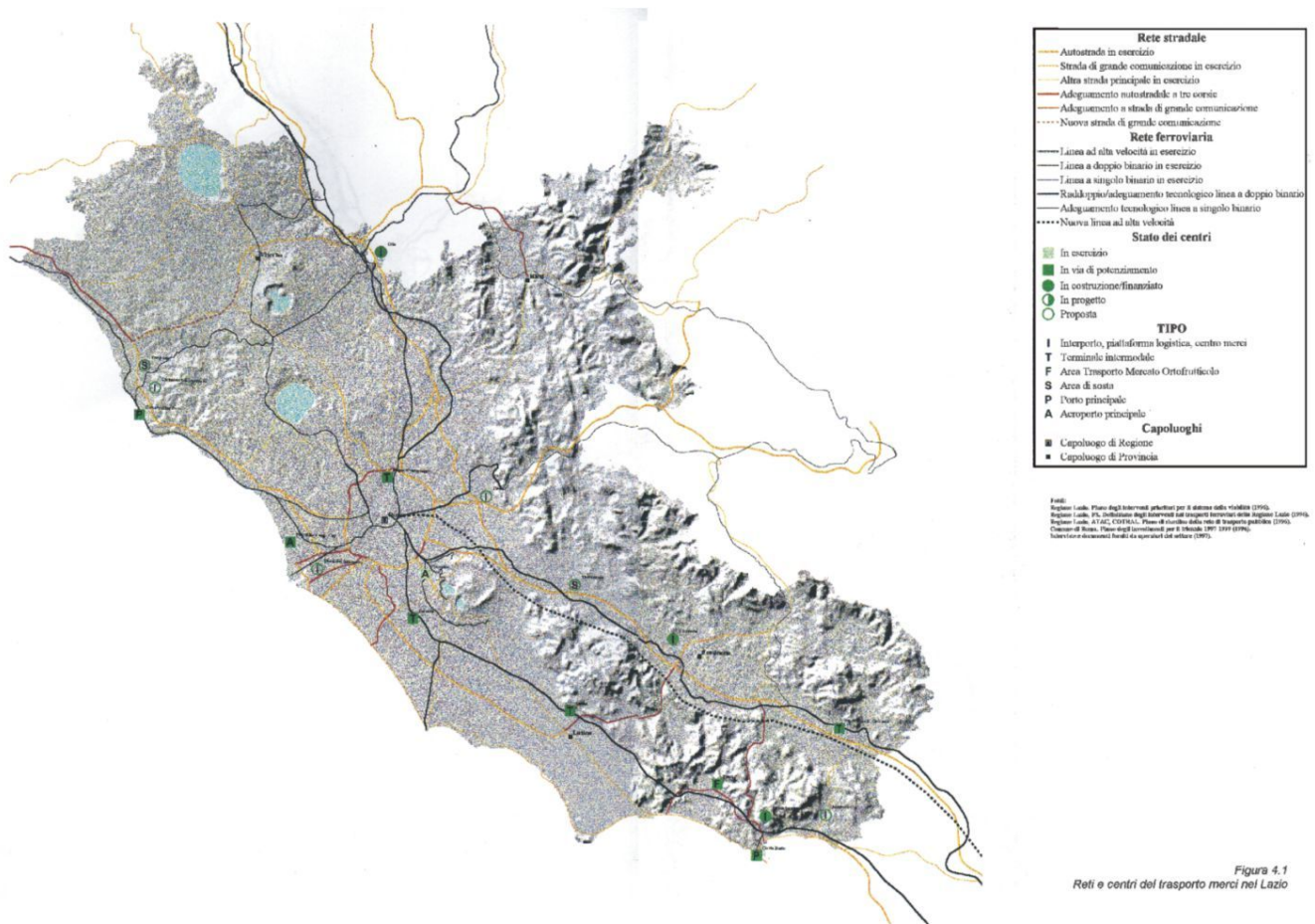


Figura 4.1
Reti e centri del trasporto merci nel Lazio

Il centro merci di Pomezia è posto 30 km a sud dell'area urbana di Roma, lungo la linea Roma-Napoli via Formia, ed è l'impianto intermodale principale dell'area romana. Il centro, che si estende su un'area totale di 43 ha con un settore intermodale che occupa 14 ha, è a servizio di una delle aree più industrializzate della regione. Il servizio si esplica soprattutto con il trattamento di treni navetta con provenienza e destinazione a nord con Milano e Torino e a sud con Marcianise e Catania: nel complesso vengono movimentate ogni anno oltre 1,1 milioni di tonnellate di merci, di cui oltre 825mila intermodali.

Il centro merci di Latina, gestito dalla CEMAT, è un impianto di ridotte dimensioni (20 ha di cui 4 per il settore intermodale), anch'esso lungo la linea Roma-Napoli via Formia, e funge da supporto a Pomezia. Anche in questo caso i treni hanno prevalentemente origine e destinazione da una parte nel milanese, dall'altra nel catanese. Il traffico annuo attuale ammonta a meno di 200mila tonnellate, di cui 120mila trasportate in container, semirimorchi e casse mobili, anche frigorifere (SAGIT FINDUS).

Il centro merci di Roma Smistamento, subito a nord dell'area urbana di Roma sulla linea

lenta per Firenze, è polo di traffici da e per il Nord Italia (in particolare l'area di Milano), si estende su una superficie di oltre 100 ha ed ha funzione prevalente di smistamento dei convogli: infatti a dispetto dell'estensione tratta annualmente soltanto 100mila tonnellate. Il terminale intermodale, gestito dalla CEMAT su un'area di 0,5 ha, presenta un livello produttivo annuo di 80mila tonnellate. Tra le ragioni di un traffico così contenuto, la ridotta accessibilità dovuta ad una rete stradale di scarsa capacità e che permette basse prestazioni.

Il centro merci di Piedimonte S. Germano, lungo la linea Roma-Napoli via Cassino, è gestito dalla SADA. Annualmente vengono trattate merci per complessive 450mila tonnellate, di cui un terzo nel settore intermodale. Dal terminale SADA si distacca un binario di servizio per il terminale interno allo stabilimento FIAT. Questo secondo terminale è a servizio degli impianti industriali e movimenta circa 800mila tonnellate annue.

La tabella 4.3 evidenzia il trend del trasporto combinato dal 1993 al 1996 nel Lazio. Complessivamente il traffico merci su combinato è quasi triplicato: si passa da circa 306mila tonnellate nel 1993 a circa 840mila nel 1996. La crescita è confermata, anche se su livelli più contenuti che negli anni precedenti, dai primi dati disponibili per il 1997. A seguito di tale crescita i terminali in funzione presentano limitate capacità residue.

Nel Lazio il trattamento delle merci non è operato solamente nei sopra citati centri ferroviari. Accanto ai terminali intermodali vanno citate le principali infrastrutture di tipo portuale e aeroportuale. Alle prime appartengono i porti di Civitavecchia e Gaeta. Alle seconde gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.

Il Porto di Civitavecchia movimenta ogni anno circa 11 milioni di tonnellate. Il Piano Operativo Triennale di ampliamento del porto prevede oltre 500 MD di investimenti per realizzazioni che dovranno far fronte ad una crescita delle merci sino a 17-18 milioni di tonnellate annue (di cui il 50% circa di merci secche) previste per il 2010 nel nuovo Piano dei Porti.

Il porto di Gaeta dispone attualmente di 900 m di accosti e di 12mila mq di piazzali e movimenta 1,5 milioni di tonnellate per anno, di cui circa 800mila di merci secche. Il

complesso degli interventi previsti comporterà una potenzialità aggiuntiva di 0,6 milioni di tonnellate per anno.

Il settore merci dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino verrà ampliato con la realizzazione di Cargo City. Sono previste due fasi di intervento che porteranno la capacità di trattamento delle merci per via aerea dalle attuali 250mila alle 500mila tonnellate annue nel breve periodo, per poi poter raddoppiare tale capacità ad 1 milione di tonnellate nel medio-lungo periodo.

Sull'aeroporto di Ciampino, dove sono trattate merci per meno di 10mila tonnellate annue e dove ne sono attese non più di 15mila per l'anno 2000, non sono previsti interventi di potenziamento.

Caso a sé è costituito dal mercato ortofrutticolo di Fondi. Il mercato, in attività in un'area ad alto livello produttivo nel settore agroalimentare, attualmente si sviluppa su una superficie di 110mila mq. Il traffico, tutto nel settore tradizionale, dato il permanere dell'assenza di una connessione ferroviaria, è previsto che aumenti dagli attuali 0,7 a circa 1,5 milioni di tonnellate annue.

Le infrastrutture per il trasporto delle merci la cui realizzazione è già avviata o è in procinto di esserlo sono gli interporti di Frosinone ed Orte.

Per l'interporto di Frosinonesi prevede che potrà trattare sino a 4 milioni di tonnellate annue di merci, di cui 2 milioni nell'intermodale.

L'interporto di Orte sarà realizzato in un'ansa del Tevere nei pressi dell'Autostrada e della ferrovia Roma-Firenze, in corrispondenza dello snodo con il collegamento di interesse europeo della E45. Il progetto di Orte, con un'estensione di 320mila mq e una potenzialità di 2 milioni di tonnellate annue, di cui il 50% nel settore intermodale.

E' stata individuata la localizzazione di un ulteriore centro sulla linea Roma-Napoli a Minturno. Questo si verrebbe ad inserire lungo un corridoio trasversale che porterebbe sino all'area di Vasto/Termoli in Molise.

Per Civitavecchia il discorso interportuale e logistico è in fieri. Secondo gli studi il potenziale attrattivo dell'impianto si pone tra le 700mila e le 800mila tonnellate per anno.

Nel caso di Tivoli si parla di sistema logistico integrato. La realizzazione del centro, capace di movimentare 2,5 milioni di tonnellate ogni anno di cui 1,6 nell'intermodale e con un costo complessivo valutato in circa 270 MD, è soggetta al potenziamento della linea ferroviaria su cui insiste (nella tratta Roma–Guidonia).

E' stato recentemente ultimato lo studio di fattibilità dell'interporto di Fiumicino in prossimità dell'autostrada A12, della linea ferroviaria tirrenica e dell'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. Su un'area di questa dimensione è possibile inserire un terminale capace di movimentare 5 milioni di tonnellate per anno; la potenzialità del solo settore intermodale è prevista in 1,5 milioni di tonnellate annue.

Nulla è definito sull'area di 200 ha individuata dal Comune di Valmontone per l'insediamento di un centro per le merci in corrispondenza dello snodo tra l'autostrada Roma–Napoli e la bretella autostradale Fiano–Valmontone.

Nella definizione del quadro di riferimento del sistema dell'intermodalità nel Lazio si deve tenere conto di quanto è prospettato nelle regioni vicine. Le operazioni in corso, già finanziate in parte dallo stato ed in parte con fondi della Comunità Europea, sono (figura 4.3):

Livorno (Interporto Toscano A. Vespucci);

Jesi (Interporto Marche);

Pescara (Interporto Valpescara);

Nola (Interporto Campano);

Marcianise (Interporto Sud Europa).

L'interporto di Livorno è in via di realizzazione. L'impianto avrà un'estensione complessiva di 220 ha, con un settore intermodale che occuperà 10 ha ed avrà una capacità di 1 milione di tonnellate per anno. Gli interporti di Pescara e Jesi sono ancora allo stadio di progetto; l'impianto di Pescara avrà una capacità annua di 2,5 milioni di tonnellate, quello di Jesi potrà movimentare 2 milioni di tonnellate. La capacità del settore intermodale ammonta al 50% circa di quella totale in entrambi i casi. A Marcianise i lavori sono stati avviati di recente. A regime potrà trattare nel settore intermodale fino a 4 milioni di tonnellate per anno. A Nola è stato già realizzato il 40%

dei lavori. A regime il terminale intermodale tratterà 1 milione di tonnellate per anno. L'interporto è previsto venga ultimato alla fine del 1999 per divenire operativo nel 2000.

Tabella 4.1

Estensione della rete stradale nel Lazio

	Autostrade		Strade statali		Strade provinciali		Strade comunali extraurbane		Altre strade comunali	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Lazio	478	1,1	2557	5,8	6964	15,8	9037	20,5	25127	56,8
Italia	6469	0,9	45237	6,1	113349	15,3	141666	19,1	434509	58,6
Fonte: POC Ministero Trasporti										

Tabella 4.2

Estensione della rete ferroviaria nel Lazio

	Ferrovie dello Stato								Ferrovie in concessione			
	Doppio binario				Singolo binario							
	Elettrificato		Non elettr.		Elettrificato		Non elettr.		Elettrificato		Non elettr.	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Lazio	681	54,5	0	0,0	201	16,1	219	17,5	149	11,9	0	0,0
Italia	5877	30,1	112	0,6	4245	21,7	5767	29,5	1322	6,8	2205	11,3
Fonte: POC Ministero Trasporti												

Tabella 4.3

Traffico merci combinato nei terminali nel Lazio (tonnellate lorde/anno)

Terminali (gestione)	Nazionale			Internazionale			Totale
	Partenze	Arrivi	Totale	Partenze	Arrivi	Totale	
Anno 1993							
Latina (CEMAT)	37966	32990	70956	-	-	-	70956
Roma Salaria (CEMAT)	-	-	-	-	-	-	-
Pomezia (SGT)	83981	107584	191565	9991	28704	38695	230260
Piedimonte (SADA)	2347	2616	4963	-	-	-	4963
Totale	124294	143190	267484	9991	28704	38695	306179
Anno 1996							

Latina (CEMAT)	53880	66297	120177	-	-	-	120177
Roma Salaria (CEMAT)	32511	55939	88450	-	-	-	88450
Pomezia (SGT)	158694	234302	392996	65090	128867	193957	586953
Piedimonte (SADA)	22513	22038	44551	-	-	-	44551
Totale	267598	378576	646174	65090	128867	193957	840131
Fonte: Elaborazione dati CEMAT							

2.3 Proposte alternative alla Superstrada

Per gli interventi sul nodo di Roma non inventiamo nulla di nuovo e ci limitiamo solamente a riportare quanto scritto nel nuovo PRG di Roma.

Il nuovo PRG di Roma ha recepito integralmente la rete ferroviaria di area metropolitana, come parte della più ampia rete del Servizio ferroviario regionale, definita nell'ambito degli Accordi di Programma del 1996 e del 2000 che il Comune di Roma ha sottoscritto assieme alla Regione Lazio e ad FS S.p.A.

Fra i più importanti interventi di nuova previsione ci sono:

- la chiusura dell'anello di cintura nord fra le stazioni di Vigna Clara, Nuovo Salario e Nomentana, per una lunghezza di circa 4 km con un nuovo ponte sul Tevere, la riattivazione delle fermate di Farneto e Vigna Clara e la creazione a Tor di Quinto di un importante nodo di scambio con la linea Roma-Viterbo e con il terminale nord della nuova linea metro C; la realizzazione di tale intervento consentirà sia la possibile attivazione di servizi ferroviari di tipo urbano e metropolitano sull'anello sia la connessione per le linee nazionali passeggeri e merci fra “il corridoio appenninico” (Roma-Firenze-Milano) e il “corridoio tirrenico” (Roma-Pisa-Genova);
- in stretta relazione con la chiusura dell'anello, il nuovo PRG ha proposto un nuovo tracciato per la realizzazione di un by-pass ferroviario a sud-ovest della città fra le stazioni di Ponte Galeria e S. Palomba per una lunghezza di circa 26 km; a metà strada nei pressi di Vitinia è prevista la creazione di un importante nodo di scambio (“Tevere sud”) con la Roma-Lido, da innestare sulla metro B e due nuove stazioni sono proposte a Castel Romano e a Pomezia; questo raccordo ferroviario che attraversa la

Valle del Tevere con un nuovo ponte consente tre importanti connessioni: a livello metropolitano e regionale fra la piana pontina, Roma, Fiumicino e Civitavecchia, a livello nazionale fra il corridoio tirrenico nord e quello sud e di entrambi con l'aeroporto di Fiumicino, favorendo quindi anche l'intermodalità treno-ferrovia;

- La creazione di una direttrice ove privilegiare il transito delle merci da S. Palomba verso gli interporti e Cargo City di Fiumicino, le piattaforme logistiche e il futuro centro merci di Poggio Mirteto;

L'effetto dei precedenti interventi è quello di creare una direttrice ferroviaria dedicata al trasporto merci che, superando il nodo di Roma, permetta di ampliare l'offerta del trasporto ferroviario e che connetta gli interporti, le piattaforme logistiche ed i porti della ns Regione permettendo così un reale sviluppo del trasporto multimodale riducendo il peso del trasporto camionale.

Altro rilevante effetto, unitamente all'attivazione della AV Roma-Napoli, sarà quello di liberare il nodo ferroviario di Roma dai traffici di attraversamento di lunga percorrenza dedicati per lo più alle merci e quindi la possibilità di intensificare le frequenze delle linee FM di tipo metropolitano fino a 5 minuti; l'obiettivo è quello di incentivare in modo sostanziale i collegamenti ferroviari rispetto a quelli del trasporto individuale su gomma all'interno dell'area metropolitana, non solo quelli di tipo pendolare con destinazione Roma; per raggiungere tale obiettivo sono previsti anche numerosi interventi di potenziamento delle linee (già in corso), di adeguamento tecnologico e la creazione di 23 nuove fermate che renderanno più capillare il servizio anche all'interno del tessuto urbano.

Inoltre sulla base delle positive esperienze di pianificazione delle aree ferroviarie dismesse delle maggiori stazioni ultimate negli anni precedenti, ora in attuazione come Tiburtina, Ostiense, S. Pietro e Trastevere, il PRG prevede anche la riqualificazione di altre aree non più necessarie all'uso ferroviario come gli scali di S. Lorenzo e Tuscolana e del vallo ferroviario, in particolare in corrispondenza del nodo di scambio del Pigneto fra Fm1 e linea metro C. E' stato inoltre previsto che su tali aree dismesse possano essere attivate, ove opportuno, nodi di scambio per le merci a servizio della città (piattaforme

logistiche) e in particolare delle aree commerciali del centro storico.

Oltre agli interventi previsti nel Prg di Roma è possibile individuarne degli altri, qui di seguito elencati.

Il potenziamento del nodo di Roma non è l'unico intervento necessario. Come visto nel quadro attuale il sistema degli interporti ha raggiunto livelli tali di saturazione da richiedere nuovi investimenti al fine di potenziare la capacità di movimentazione degli stessi. Per questo motivo è necessario investire sia sull'ampliamento di tali piattaforme sia sul sistema stradale di connessione agli stessi che, come visto nel caso dell'interporto di Roma Smitamento, può essere un grave handicap per tutta la rete. Il finanziamento degli interporti non esclude, anzi giustifica ancor di più, il potenziamento di tutto il sistema portuale che sconta gravi ritardi a causa anche della cronica mancanza di finanziamenti.

Con questi interventi è così possibile disegnare un sistema integrato di trasporto che consideri il trasporto su gomma solo come collettore e distributore finale delle merci a partire dai centri logistici. Il trasporto su gomma rimarrebbe invece l'unico utilizzabile per i collegamenti trasversali, verso la dorsale adriatica, che soffrono di una cronica assenza di infrastrutture ferroviarie di attraversamento ma, come si è visto dai dati, tali traffici sono solo una piccola parte di quelli che interessano la nostra Regione e che si muovono sulle direttrici Sud-Nord, ben servite dal trasporto ferroviario, e non quelle Est-Ovest.

Inoltre gli interventi proposti, come visto nel paragrafo precedente, avranno importanti ripercussioni sul sistema metropolitano degli spostamenti permettendo così una intensificazione dei treni metropolitani e una riduzione dei tempi percorrenza, ottenendo così importantissimi benefici per tutti i pendolari che si muovono tra i Castelli Romani e dai Castelli a Roma e viceversa.

La costruzione di una Autostrada invece peggiorerebbe la qualità dei collegamenti in quanto farebbe diventare il nostro territorio un luogo attrattore di traffico così come la città di Valmontone lo è diventato con la costruzione del casello autostradale in prossimità dell'Autostrada A1. Anche la stessa Pontina SS148 ha subito la stessa sorte

con un processo di urbanizzazione devastante che a reso i territori limitrofi ingestibili e rovinosamente attraversati dal traffico stradale tanto è che oggi si propone, con la stessa logica con cui si propone la Bretella Valmontone-Cisterna, la costruzione della Formia-Napoli più nota come Corridoio Tirrenico Meridionale che non farebbe altro che peggiorare ancora la qualità dei territori attraversati.

Non si è preso in considerazione neanche il potenziamento della viabilità esistente che potrebbe comportare i seguenti interventi:

la SS 600 via Ariana, la via della stazione vecchia di Lariano SP 64 B , la via di Cori SP 79a per breve tratto e la SP 62 A5 Caranella possono assorbire il traffico camionale proveniente dalla A2 e diretto verso Cisterna di Latina ed il Nord Pontino evitando allo stesso tempo l'attraversamento urbano di Artena, Velletri e di Lariano.

A tale proposito si suggeriscono delle piccole modifiche viarie che con impegno modesto e con nessun guasto ambientale possono definire questa via alternativa. Per le deviazioni i raccordi e gli incroci andrebbero , quanto è più possibile, utilizzate le rotatorie o anche semafori con sensori di presenza.

- a) Miglioramento della deviazione dalla via Ariana verso la via della stazione vecchia di Lariano.
- b) Miglioramento dell'innesto della via della stazione vecchia di Lariano sulla via di Cori
- c) Miglioramento del raccordo via di Cori-SP 62 A5 Caranella
- d) Rettifica della doppia curva in contrada La Chiusa
- e) Sarebbe inoltre possibile all'incrocio della SP 62 A5 con la via Vecchia di Napoli deviare sulla stessa attraversando le contrade Pratolungo e colle Ospedale per raggiungere (con minime rettifiche del tracciato) la SS 7 Appia all'altezza della casa cantoniera al km 47.290. Di li a poco oltre in comune di Cisterna di Latina si apre il raccordo previsto che , saltando l'abitato di quest'ultimo Comune , immette nel sistema viario del Nord Pontino.

- f) I punti a,b potrebbero essere sostituiti dalla costruzione di una nuova strada parallela che eviti completamente l'area urbanizzata anche mediante l'utilizzo di un tunnel.
- g) L'attraversamento del centro urbano di Artena può essere agevolmente evitato tramite l'adeguamento della viabilità esistente alternativa alla via Ariana.

Gli interventi sulla viabilità sono complementari e non alternativi a quelli su ferro. Infatti servirebbero a soddisfare quegli spostamenti *residuali* che, a causa della tipologia di merce trasportata o del tracciato, non potrebbero essere svolti su ferro evitando comunque l'attraversamento dei centri urbani.

3 L'impatto agricolo

Il tracciato squarcia un latifondo di oltre mille ettari ancora non antropizzato e che è possibile, con una politica che favorisca l'accorpamento e non la frammentazione fondiaria, destinare in parte a produzione vitivinicola oleolitica e cerealicola di qualità, come da sempre è stato destinato, ed in parte ad aree silvestri con vegetazione arborea di macchia mediterranea.

Occorre ovviamente prendere il treno della agricoltura di qualità e non più destinarlo alla produzione di quantità che tanti danni ha prodotto e continua a produrre. Il bassissimo prezzo realizzato dai pochi agricoltori sopravvissuti stride con gli alti costi del vino DOC e dell'olio DOP che osserviamo nelle enoteche o nei ristoranti non solo di elevato livello. I Castelli romani sono tufacei collinari e ben protetti dalle intemperie con un clima mite che ha sempre consentito la produzione dell'olio, della vite e del grano. I presupposti ci sono. Alcuni produttori hanno già imboccato la strada della qualità con prodotti eccellenti (ad es. Carpiteti di COri, Co.Pro.Vi, la recente iniziativa del Carcere di Velletri, gli oli di Roccamassima e le olive in salamoia realizzati entrambe con le Olive Itrana etc.etc.)

4 L'impatto storico/archeologico

- Il Lago di Giulianello. Un lago naturale ,alimentato da sorgenti sotterranee grazie al particolare sistema idrico che consente ad una falda poco profonda, che si forma nella zona del Vulcano Laziale, si incunea tra il tufo del sistema collinare a valle del Vulcano e le prime formazioni di roccia dei Monti Lepini e risale in superficie, a causa di fratture degli strati sotterranei, per dar vita al Lago di Giuliano. Il sistema di drenaggio di epoca volsca che sebbene così antico è un esempio formidabile di archeologia “vivente”. Infatti ancora consente di drenare l’antico Lacus Vetus all’interno dell’attuale lago di Giuliano
- Il Castello di Torrecchia risalente ai 1100 di recente restaurato
- La macchia delle sughereta che è ampia molti ettari e ha un patrimonio di alberi da Sughero tutti centenari
- L’insediamento di recente scoperta risalente alla età del ferro detto “ I colli della Coedra” che verrebbe spazzato dalla realizzazione dello svincolo di valle fredda.
- La presenza di animali tra i quali una colonia di rospi che ogni anno si reca al lago per riprodursi, uccelli tipici delle zone umide (marzaiole), pesci
- La presenza di macchia mediterranea spontanea nelle “spallette macchiose” dei fossi solcati dalle acque che cadute sui monti lepini ridiscendono a mare.
- La presenza della storia delle antiche comunità seminomadi pastorali testimoniata dal tratturo di demanio armentizio che lambisce il lago si inoltra a Est fino ad Artena e ad Ovest fino a Cisterna passando sotto il Castello di Torrecchia in agro di Cisterna. La possibilità di trasformare il tratturo in pista ciclabile pedonabile e percorribile in bici o a cavallo favorirebbe ancor più il turismo attratto dalle valenze prima sottolineate e poi dalla possibilità di trascorrere un week-end tra storia, natura, arte e prodotti di una agricoltura sana e di buona qualità.

Nell'area circostante il Lago di Giulianello la carta dell'Istituto Geografico Militare Italiano ha censito i seguenti siti archeologici di attuale interesse:

1. **Fundus Iulianus.** Secondo il Tomassetti il moderno centro abitato di Giulianello è la sopravvivenza di un antico fundus iulianus noto nei documenti di Velletri. E' probabile data la posizione leggermente sopraelevata della zona e la vicinanza di un fosso, che vi fosse insediata, fin dall'antichità, una villa o centro agricolo. B. Theoli in teatro storico, (Velletri 1644, lib. I, p.99) riporta che resti "molto belli ed importanti" esistevano ancora verso il XVII secolo presso il convento dei PP. Agostiniani e di Santa Maria dell'Orto (N° 158 della cartina IGM scala 1:25000).
2. **Resti di incerta datazione.** Resti di murature si trovano sulla sommità del "Colle d'Ulisse". Si tratta di opera cementizia con scaglie di tufo e malta pozzolanica grassa. La malta di scarsa consistenza ed il tipo di muratura fanno pensare piuttosto ad una costruzione medioevale o moderna (N° 168 nella cartina IGM scala 1:25000)
3. **Resti di antica strada.** La strada moderna che conduce dal "Colle d'Ulisse" al lago di Giulianello sembra ricalcare un percorso antico. Ai piedi della collina, dalla parte del Lago, si rinvennero basoli fuori posto, da porre in relazione alla strada che risale la collina opposta con un taglio di sbancamento dall'apparenza antica (N° 167 nella cartina IGM 1:25000)
4. **Area di frammenti fittili.** In località Macchia di Giulianello si trovano numerosi frammenti fittili di ceramica e di tegole di impasto prevalentemente rosso-scuro (N° 164 nella cartina IGM scala 1:25000)
5. **Resti di cisterna.** All'interno della tenuta "La Torre" presso il lago di Giulianello si rinvennero resti di un antico edificio. Sulla carta IGM (F. 150 II SE) la località è indicata con il toponimo "I Muracci". Si tratta di un grande ambiente (m.13,8*13,5) con le pareti costruite in opera cementizia con scaglie di tufo e malta grigio/chiera (n° 152 cartina IGM 1:25000)
6. **Area di frammenti fittili.** Sul "Colle Pascolaro" vi è una area di frammenti fittili di scarsa estensione, accentrati sul lato nord del colle (n° 153 cartina IGM 1:25000)
7. **Area frammenti fittili.** Sul colle simmetrico rispetto alla strada del "Colle Pascolaro" vi è una area che presenta frammenti fittili, di tegole e di vasi di impasto grezzo.
8. **Resti di strada e taglio stradale antichi.** Alle pendici nord del "Colle Pascolaro" si

nota un taglio stradale antico operato nel tufo che formava anche la pavimentazione della strada in quel punto. In località Monachelle vi sono resti di un lastricato stradale antico. I basoli sono lungo la strada moderna che segue probabilmente un tracciato antico di comunicazione fra Velletri e Cori (n° 155-156 nella cartina IGM scala 1:25000)

9. **Resti di un centro proto-urbano in località "Colli della Coedra".** Il centro proto-urbano di "Colli della Coedra" nella zona a Nord/Ovest del lago di Giulianello presenta un agere difensivo, come Castel di Decima, Ardea ecc. Il sito riconosciuto attraverso foto aeree, è stato oggetto di ricognizioni che hanno restituito materiale ceramico inquadrabile tra il IX e il VII secolo A.C. la presenza di un insediamento proto-storico posto su un piccolo pianoro dominante Giulianello e la percorrenza di raccordo tra la Valle del Sacco/liri e la pianura pontina, equidistante dal massiccio dell'Artemisio e i Monti Lepini, mostra come le comunità protostoriche gestissero l'occupazione politica e strategica del territorio (n° 165-166-167-168-169 della cartina IGM scala 1:25.000)

5 La ARCEA SpA

5.1 La società e il ricorso dell'ANCE

La L.R. Lazio n. 37/2002, prevede all'art. 1 che "al fine di migliorare la mobilità su strada, la Regione, in conformità alle disposizioni dello Statuto, promuove la costituzione, ai sensi dell'art. 2325 e seguenti del codice civile, di una società per azioni a prevalente capitale regionale, (...) avente ad oggetto la progettazione, esecuzione e manutenzione della rete autostradale regionale e di infrastrutture di viabilità a pedaggio nonché la gestione a tariffa ovvero a pedaggio della stessa".

L'art. 2, stabilisce che alla Regione venga riservata una quota delle azioni non inferiori al 51%, mentre ai soggetti o enti privati, che svolgono attività di progettazione, manutenzione e gestione autostrade, è riservata una quota non inferiore al 30%. E' consentita la partecipazione di altri enti pubblici e la disposizione riconosce, inoltre, alla regione la facoltà di nominare amministratori e

sindaci in proporzione alla quota di partecipazione alla società.

All'art. 3 è previsto, inoltre, che la scelta del socio privato di minoranza debba essere effettuata con procedura ad evidenza pubblica, mentre all'art. 5, comma 1, che l'esercizio delle funzioni e dei compiti di cui all'art. 1, venga affidato alla società attraverso la stipula di un contratto di servizio. In ordine ai lavori inerenti all'oggetto sociale, il suddetto articolo 5 specifica quanto segue: (co. 2) detti lavori, qualora siano di importo inferiore alla soglia comunitaria, sono realizzati direttamente dalla società o attraverso l'affidamento diretto ad imprese collegate e/o al socio; (co. 3) se di importo superiore alla suddetta soglia, gli stessi possono essere realizzati mediante affidamento diretto ad imprese collegate e/o al socio privato, nella misura massima del 70% dei lavori stessi. L'affidamento diretto al socio privato previsto ai commi 2 e 3 equivale ad esecuzione diretta da parte della società affidante (co. 4).

Infine, dalla bozza di statuto sociale, allegata all'esposto dell'ANCE, si evince che la durata della società è fino al 31.12.2099, prorogabile, anche più volte, per deliberazione dell'Assemblea (art. 3 statuto); l'oggetto principale della stessa società è costituito dalla progettazione, esecuzione e manutenzione della rete autostradale regionale, e di ulteriori

tratte viarie non autostradali a pedaggio, nonché la gestione a tariffa ovvero a pedaggio delle stesse; la realizzazione e la gestione di infrastrutture di sosta e corrispondenza e relative adduzioni purché connesse alla rete autostradale e viaria regionale e finalizzate agli interscambi con sistemi di trasporto collettivo; si intendono comprese nell'oggetto sociale: manutenzioni, riparazioni straordinarie, innovazioni, ammodernamenti e completamenti della rete autostradale e non autostradale a pedaggio e infrastrutture di sosta (...), gestione della rete autostradale e stradale a pedaggio (...), e delle infrastrutture di sosta e corrispondenza e relative adduzioni (...), in genere qualsiasi operazione commerciale, bancaria, finanziaria o industriale, mobiliare o immobiliare (...).

Sulla base della suddetta legge è stata esperita una procedura di gara per la scelta del socio privato di minoranza della costituenda società "ARCEA Lazio s.p.a.", la quale è stata aggiudicata all'ATI composta da Autostrade s.p.a., Consorzio 2050 (costituito da imprese di costruzione), Monte dei Paschi di Siena Merchant.

Il 21 maggio 2003 sono stati sottoscritti l'atto costitutivo ed i patti parasociali.

L'ANCE ha inviato all'Autorità una segnalazione in merito alla legge regionale in oggetto, la quale, secondo l'Associazione suddetta, violerebbe i principi e la normativa in materia di appalti e concessioni di costruzione e gestione.

In merito alla suddetta legge, l'ANCE rileva quanto segue:

- trattasi di una normale concessione di costruzione e gestione, comprendente progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio di strade ed autostrade; simili concessioni devono essere affidate mediante l'esperimento di una gara pubblica, secondo le disposizioni comunitarie (art. 7 co. 2 Direttiva CEE 93/37), mentre nella fattispecie in questione la concessione è stata affidata senza gara;
- dagli artt. 3, 4 e 5 della legge regionale si desume la violazione del principio di libera concorrenza e della normativa sui lavori pubblici, con particolare riferimento alla previsione per cui i lavori possono essere eseguiti direttamente dalla società o dal socio o da imprese collegate;
- in tal modo, la legge regionale riserva ad un unico soggetto l'intero mercato degli appalti pubblici del settore stradale ed autostradale del Lazio;

- la società è un organismo di diritto pubblico;
- anche la scelta del socio è avvenuta in modo non regolare perché la gara è stata esperita da un advisor esterno, procedura questa consentita solo in specifici casi e per gli appalti pubblici di servizi (decreto legislativo n. 157/95), con ciò violando l'art. 19 co. 3 della legge 109/94 e s.m.

L'ANCE ha interessato della questione, sia questa Autorità, sia l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sia infine i Servizi della Commissione Europea – Direzione Generale sul mercato interno.

La problematica in esame è stata discussa nell'ambito della riunione “Pacchetto – Appalti” del 11-12 settembre 2003, nell'ambito della quale, i Servizi della Commissione hanno evidenziato che l'ARCEA s.p.a. sembri possedere le caratteristiche dell'organismo di diritto pubblico, e come tale assimilabile alle amministrazioni aggiudicatrici. La stessa, infatti, è dotata di personalità giuridica, è soggetta al controllo di un ente ed è istituita per soddisfare bisogni di interesse generale aventi carattere non industriale o commerciale. Riguardo a quest'ultimo elemento, i Servizi richiamano la giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea, ed in particolare le sentenze del 12/12/2002 causa C 470/99, del 27/02/2003 causa C 373/00, e del 22/05/2003 causa 18/01, infine la sentenza del Consiglio di Stato n. 3090 del 07/07/2001 che ha riconosciuto detta qualità alla società “Autovie Venete s.p.a.”.

Da ciò ne discende l'obbligatoria osservanza delle direttive comunitarie in materia di lavori pubblici e l'impossibilità di avvalersi per la realizzazione di lavori, mediante affidamento diretto, di imprese collegate, poiché le società di costruzione azioniste minoritarie della società non possono essere considerate collegate a quest'ultima, in quanto la regione non esercita alcuna influenza dominante sulle stesse.

Inoltre, la scelta del socio privato di minoranza mediante gara, non vale a giustificare l'affidamento ad esso dei lavori, atteso che l'aver anticipato la fase dell'evidenza pubblica non vale ad assicurare la legittimità nell'affidamento delle opere.

Pertanto, oggetto dell'indagine di mercato svolta per la scelta del socio di minoranza risulta essere stata la “gestione”, a dimostrazione del fatto che si voleva far ricadere

l'affidamento de quo nell'appalto dei servizi e non dei lavori. Pertanto, secondo la Commissione, l'affidamento dei lavori derivante da disposizioni della legge regionale non è conforme alla normativa comunitaria. Ad ulteriore conferma di ciò vi è la circostanza per cui non è dato conoscere l'esatto costo dei lavori da realizzare. In conclusione i Servizi della Commissione hanno auspicato l'abrogazione, da parte della regione, dei commi 2, 3, 4 dell'art. 5 della legge regionale de qua, al fine di evitare l'avvio di una procedura di infrazione.

Si rileva, infine, che la fattispecie è stata altresì esaminata nell'ambito delle audizioni tenutesi presso l'Autorità in data 23/10/2003, 06/11/2003 e 14/01/2004, alle quali non hanno preso parte i rappresentanti della Regione Lazio, ritualmente convocati.

5.2 Le conclusioni dell'Autorità dei LLPP

Da quanto sopra detto l'Autorità dei Lavori Pubblici con la delibera n.1 del 14/01/2004 ha rilevato che:

Da quanto sopra, si evince che nella società Arcea Lazio s.p.a., con partecipazione maggioritaria della regione Lazio, è palese il ruolo primario della regione sia nella fase costitutiva, sia nello svolgimento dell'attività della stessa. Inoltre l'oggetto sociale è costituito essenzialmente dalla progettazione, costruzione, manutenzione, e successiva gestione di strade ed autostrade regionali, attività svolte in virtù di un affidamento diretto e con possibilità di delegazione al socio privato o a società collegate.

Una simile fattispecie sembra, pertanto, contrastare con la disciplina normativa e regolamentare sui lavori pubblici, per le motivazioni di seguito illustrate.

In primo luogo, nella Circolare del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche Comunitarie

- del 1 marzo 2002 n. 3944, richiamando la giurisprudenza del Consiglio di Stato n. 253 del 17/01/2002, relativa all'affidamento di concessione di costruzione e gestione di rete autostradale, si osserva che le concessioni di pubblici servizi, pur se non regolate da direttive specifiche, soggiacciono ai principi generali dettati in materia dal Trattato costitutivo. E', inoltre, riconosciuta portata generale alla normativa sulle concessioni di

opere pubbliche prevista dalla legge 11 febbraio 1994 n. 109 e s.m; più specificamente la disciplina dell'art. 19 è considerata come lo statuto fondamentale dell'istituto delle concessioni di lavori che "occorre applicare a prescindere dal metodo utilizzato per l'affidamento ed anche se la concessione sia disposta con legge". Peraltro, anche la legge 24 novembre 2000 n. 340 (art. 21) stabilisce che "per la costruzione e l'affidamento in gestione delle infrastrutture autostradali si applicano le disposizioni che recepiscono nell'ordinamento italiano la normativa comunitaria in materia di lavori o servizi".

Nella fattispecie, l'affidamento della costruzione e gestione di strade ed autostrade è avvenuto senza esperimento di procedure selettive ed in virtù di una normativa regionale che prevede la costituzione di apposita società per azioni; ma, alla luce di quanto sopra rilevato, ciò non vale ad escludere l'applicazione dei principi del Trattato né della normativa di recepimento delle direttive comunitarie in materia di lavori pubblici.

Ne consegue che anche per l'Arcea Lazio s.p.a., devono trovare applicazione i suddetti principi e la suddetta normativa.

Infatti, nella fattispecie è evidente la connessione fra la competenza in tema di viabilità attribuita dall'art. 117 Cost. alla regione, certamente riconducibile ad una funzione pubblica di governo e sviluppo del territorio, e i moduli organizzativi prescelti per realizzare tale funzione, che possono attuarsi anche con l'istituzione di organismi in forma di società per azioni (come rilevato dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 3090/01). Società alle quali è possibile riconoscere, anche in virtù di una simile "connessione", la natura di organismi di diritto pubblico nella considerazione che l'ente ne detiene le partecipazioni e ne disciplina le linee essenziali.

E' quanto rilevato in ordine alla costituzione della Arcea Lazio s.p.a. Dai Servizi della Commissione Europea.

I Servizi, infatti, richiamano una sentenza del Consiglio di Stato, n. 3090/2001, che ha riconosciuto tale natura anche alle "Autovie Venete s.p.a." (società costituita dalla regione Friuli Venezia Giulia e partecipata per l'89% dalla stessa), basando tale convincimento sia sul possesso di personalità giuridica, sia sul controllo esercitato dalla regione, che detiene la maggioranza del capitale sociale, sia infine sulla natura

dell'attività svolta, che non riveste carattere industriale o commerciale. In particolare, in merito a quest'ultimo punto, il Consiglio di Stato riconosce tale carattere all'attività di costruzione ed esercizio di autostrade e strade, finalizzata ad un interesse generale, in quanto rapportata ad esigenze qualitative dei livelli di servizio e di sicurezza; il giudice amministrativo, infatti, precisa che sul carattere non industriale o commerciale del servizio "non influisce la forma giuridica di società per azioni, normalmente destinata all'esercizio dell'impresa per perseguire l'utile secondo la misura che consente una redditività competitiva, ma che nell'esperienza pubblicistica contemporanea tende a prestarsi a tipi di attività non orientati a questa rigorosa economicità, e invece esercitati per organizzare la presenza pubblica, in termini di sostegno a settori economici o di erogazione di utilità sociali, con una politica di impresa volta a derogare al principio della redditività per addossare alla mano pubblica costi ritenuti indispensabili per garantire un certo livello di servizio pubblico, che l'esercizio privatistico non consentirebbe". Inoltre, deve rilevarsi che ai sensi dell'art. 1 (finalità ed oggetto) della legge regionale in esame (n. 37/2002) la Arcea Lazio s.p.a. È costituita "al fine di migliorare la mobilità su strada"; anche per tale finalità, può richiamarsi la citata sentenza, nella parte in cui rileva, in ordine alla finalità della costituzione della società Autovie Venete s.p.a. (sicurezza del traffico e mantenimento dei livelli di servizio), che è "(...) tale da perseguire un interesse generale ulteriore rispetto a quello della costruzione e gestione stradale (il che integrerebbe di per sé, per la natura delle opere costruite e gestite, il prerequisite della soddisfazione di bisogni generali, assolvibile anche da una struttura privatistica in regime di piena impresa) ed introduce un obbligo di mandato "pubblicistico" che connota il perseguimento dell'interesse generale, così rapportato ad esigenze qualitative, come prioritario, fino al punto da renderlo, se del caso, prevalente sul fine economico privatistico proprio dell'attività di impresa comune (...)".

Alla luce di quanto sopra, si riconosce anche alla Arcea Lazio s.p.a. la natura di organismo di diritto pubblico, e come tale essa è necessariamente assoggettata alla disciplina normativa e regolamentare sui lavori pubblici, ai sensi dell'art. 2 co. 2 lett. a) della legge n. 109/94 e s.m..

Peraltro, occorre considerare, che ai sensi della Circolare n. 3944/01 e della legge n. 340/00, sopra citate, le disposizioni che recepiscono nell'ordinamento italiano la normativa comunitaria in materia di lavori o servizi, si applicano alle concessioni autostradali, a prescindere dal metodo utilizzato per l'affidamento ed anche se la concessione sia disposta con legge.

Da ciò discende che per l'esecuzione dei lavori pubblici, così come pure per l'espletamento di attività di progettazione, la società de qua non potrà rivolgersi né al socio privato di minoranza, per il quale peraltro nel bando di selezione non è richiesta alcuna attestazione SOA, né a società collegate, ma dovrà agire alla stregua di un'amministrazione aggiudicatrice nel rispetto delle procedure di cui alla legge 11 febbraio 1994 n. 109 e s.m..

Le indicazioni esposte, alla luce delle precisazioni della giurisprudenza del giudice amministrativo, costituiscono i presupposti di un procedimento di riesame, inteso a valutare la possibilità di adozione di provvedimento di autotutela, nel senso di annullamento o modifica delle determinazioni che sono state oggetto delle indicazioni suddette, ovvero di rivalutazione degli indirizzi assunti.

Rivalutazione che non potrà, ovviamente, non tenere conto, per la scelta dell'indirizzo da adottare, accanto a quanto sopra rilevato degli elementi di fatto e dei motivi di specifico interesse pubblico che attengono alla fattispecie esaminata.