

## ALLEGATI AL CAPITOLO 11

### Allegato 11/n. 1

#### Schede intervista

A cura di Risorse per Roma, G. Curcio

#### SOGGETTO INTERVISTATO

Furio Santini – Aeroporti di Roma – Area “infrastructures and property development”

INTERVISTATORE E DATA DELL’INTERVISTA:

Intervista effettuata da Silvia Sbardella, venerdì 24 giugno 2005.

CONTENUTI DELL’INTERVISTA:

<p><b>Settore di interesse diretto:</b> Traffico Aeroportuale. Trasporto merci e persone.</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L’intervistato ammette di non conoscere il Piano.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> ---</p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> L’intervistato sostiene che per risolvere alcuni dei problemi citati occorrerà pensare a “qualcosa da nord”, utilizzando la Roma – Civitavecchia, specialmente nel tratto Fregene - Raccordo Anulare, dove il traffico è inferiore alla dimensione della viabilità, per facilitare i collegamenti da nord verso sud.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> L’intervistato afferma che: “L’aeroporto di Fiumicino è dotato di un piano di sviluppo aeroportuale, uno strumento urbanistico a tutti gli effetti, approvato con decreto ministeriale, che si configura sia come piano regolatore dell’aeroporto che come strumento urbanistico per la realizzazione delle opere. Tale strumento si inserisce nel piano regolatore del Comune di Fiumicino, emanato recentemente.” Di recente è stato presentato all’ENAC, che costituisce il riferimento amministrativo dell’ADR, un aggiornamento del piano precedente per quanto riguarda lo sviluppo dell’aeroporto e contemporaneamente è stato predisposto il piano di sviluppo a lungo termine, che prevede come orizzonte temporale quello di fine concessione (2044). Per avere qualche riferimento, il piano approvato oggi prevede un traffico di 31 milioni di passeggeri annui, è in corso un aggiornamento per arrivare a 44 milioni, senza alcuna modifica al sedime dell’aeroporto, mentre l’ampliamento territoriale previsto dal piano a lungo termine prevede di arrivare a 70/75 milioni. Dal punto di vista territoriale, ognuno dei tre piani (approvato, in corso e previsto) ha una serie di vincoli, che vanno da vincoli viari di mobilità a “constraints” di espansione urbanistica, in quanto il piano regolatore di Fiumicino prevede intorno all’aeroporto una serie di infrastrutture, sia di natura terziaria che primaria e secondaria. Tali interventi, secondo l’intervistato, potrebbero limitare e condizionare lo sviluppo aeroportuale, sia per motivi ambientali (inquinamento acustico) che dal punto di vista dell’espansione territoriale. Un altro problema con il territorio riguarda l’accesso all’aeroporto, ad esempio sull’autostrada Roma – Fiumicino, progettata e realizzata inizialmente solo per congiungere Roma con l’aeroporto. Attualmente invece su di essa sono presenti una serie di infrastrutture che appartengono al canocchiale Roma Ovest. Il quadrante ovest di Roma infatti è l’area in maggiore espansione dell’intera regione, grazie ad esempio allo sviluppo dei vari <i>business district</i>, del Parco Leonardo, della Fiera di Roma, della <i>CommerCity</i>. “Dal punto di vista della viabilità – continua l’intervistato – l’autostrada Roma-Fiumicino comincia a soffrire, nonostante gli interventi in atto da parte dell’Anas, come lo sviluppo della complanare per la fiera di Roma e la congiunzione con la Portuense, che dovrebbero alleviare il traffico. Si dovranno fare quindi delle riflessioni più attente su questa autostrada.” Da un lato infatti il traffico cresce perché indotto dall’aeroporto e dall’altra parte a causa dell’espansione del Comune di Fiumicino e del traffico per raggiungere Ostia, passando per il comune di Fiumicino ed evitando la Via del Mare: si crea così un collo di bottiglia. A tale scopo, ADR ha intrapreso rapporti con Regione e Provincia, attraverso ENAC, per pensare a degli svincoli in località “tre denari”, autostrada Roma – Civitavecchia, ecc.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> ---</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---</p>

SOGGETTO INTERVISTATO

Ing. Aureli – Responsabile Ufficio Progettazione Anas SpA

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista effettuata da Silvia Sbardella, giovedì 23 giugno 2005.

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<b>Settore di interesse diretto:</b> Gestione strade e autostrade.
<b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistato ammette di non conoscere il Piano.
<b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> ---
<b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> L'intervistato esprime aspettative riguardo la possibilità di essere sostenuto in progetti infrastrutturali, ma non conoscendo il PTPG non sa neanche cosa potrebbe offrirgli. Una maggiore informazione da parte della Provincia lo aiuterebbe a capire l'ambito di intervento e quindi a studiare un accordo.
<b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> In seguito alla legge Bassanini e alla legge Merloni sui Lavori Pubblici, i soggetti pubblici ogni anno devono redigere un piano di revisione per le attività che si intendono fare. Sono piani triennali (contratti di programma) ma che devono essere aggiornati ogni anno, sia per quanto riguarda interventi di manutenzione ordinaria sia per la realizzazione di nuove opere. In seguito al decentramento, le strade sono state “spezzettate” ma non è stato diviso il personale addetto, così per le strade la cui gestione è passata alla provincia non si sa bene a chi spetti il controllo. L'intervistato pone l'attenzione sulla complanare Roma-Fiumicino per quanto riguarda la nuova area fieristica. Tra i programmi di intervento, l'intervistato indica che la nuova legge obiettivo prevede un collegamento tra i due mari (Tirreno e Adriatico) ed è stato stilato il Protocollo d'Intesa con Porto di Civitavecchia e Fiumicino. Oltre le autostrade però non ci sono grandi programmi di intervento sul territorio, come invece accade per il porto di Gaeta dove sono in studio possibilità di miglioramento della viabilità.
<b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> ---
<b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---

**SOGGETTO INTERVISTATO**

Ruggero Borgia – Responsabile Studi e Strategie Società Autostrade

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista effettuata da Alessandro Drago, lunedì 27 giugno 2005.

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<p><b>Settore di interesse diretto:</b> Autostrade e grande viabilità.</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistato conosce a grandi linee il Piano.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> L'intervistato individua aree geografiche di futuro sviluppo nella provincia di Roma coincidenti con quelle interessate dagli interventi sulla rete autostradale nel medio e lungo periodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovi caselli autostradali</li> <li>• apertura di nuovi svincoli</li> <li>• ampliamento di tratti stradali, creazione di complanari</li> <li>• Corridoio Tirrenico meridionale</li> </ul>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> Le nostre aspettative in merito al territorio provinciale riguardano i programmi definiti con la concedente ANAS e quindi i seguenti investimenti futuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di nuovi caselli autostradali;</li> <li>• nuovo svincolo per l'interporto di Fiumicino (sulla Roma-Civitavecchia);</li> <li>• svincolo di Guidonia sulla Fiano - San Cesareo (bretella ad Est, nei dintorni di Roma);</li> <li>• svincolo di Castenuovo di Porto (vicino Fiano Romano);</li> </ul> <p>La realizzazione dell'ampliamento del tratto stradale tra la barriera di Fiano Romano ed il GRA. Non abbiamo ancora sperimentato la capacità di regia della Provincia nel gestire i bisogni dei diversi comuni in cui ricade una singola opera perché l'ultima opera da noi realizzata è stata lo svincolo di S. Oreste, e quindi non siamo ancora di recente “scesi sull'operativo”.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> Questi i principali programmi di intervento previsti sul territorio: Per quanto riguarda Strada dei Parchi, società del gruppo Autostrade, vi è la realizzazione di un altro svincolo (Ponte di Nona); l'ampliamento del tratto da Lunghezza a Roma, originariamente previsto di 3° corsia, ora complanare. Con la Provincia stiamo seguendo anche altre operazioni quali la bretella di collegamento tra il porto di Civitavecchia e la Roma-Civitavecchia. Questi rappresentano un contributo alla mobilità della Provincia di Roma. Opere che non determinano ricavi ma riqualificazione (in termini di accessibilità al territorio e di redistribuzione dei carichi di traffico). Esiste un rapporto molto buono con la provincia ed il suo rappresentante. Intesa forte sia sui bisogni che il territorio esprime che sulle soluzioni avanzate. Il Corridoio Tirrenico Meridionale è un incarico dato ad Arcea Lazio, società controllata dalla regione Lazio con presenza di Autostrade Spa. Nasce, fino a Latina, come intervento di ampliamento della Pontina. Sistema complanare con due by-pass uno all'altezza di Aprilia e uno all'altezza di Pomezia. Convergenza progettuale con RFI impegnata nella realizzazione della gronda merci per quanto riguarda l'attraversamento dell'area romana. La Commissione speciale VIA, a tal riguardo, ha avanzato la richiesta di “cercare il punto di minor resistenza e minor impatto”.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> ---</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> Riguardo la pianificazione urbanistica in generale, l'intervistato esprime tre idee a tal riguardo: <i>“I° Il Piano è valido quando parte da una mappa seria di ciò che c'è e di ciò che dovrebbe esserci oltre a ciò che è previsto che ci sia, anche in altri ambiti e con altri strumenti di pianificazione. Deve avere la capacità di raccordare scelte di carattere nazionale con scelte di carattere territoriale o locale. Spesso i piani prescindono da strumenti preesistenti determinando l'impossibilità per il piano di partire. E per questo in Italia di opere non se ne fanno. II° Un Piano è uno strumento dinamico e quindi la sua impostazione deve essere tale da garantirne la sua attuazione ed evoluzione. Tanti sono i piani datati perché non più aggiornati. Il compito del piano è anche quello di farsi carico del coordinamento. III° I vincoli, spesso accolti dai piani, impediscono la gestione flessibile delle scelte pianificatorie. Il perimetro di un piano mette a punto una cornice chiara affidabile e stabile con scelte coerenti ma flessibili. Il piano diventa così molto più di un ordine. Il Piano di gestione del territorio deve saper tornare indietro. Il Problema non è che mancano i piani ma che non si sottopongono a verifica (che succede se un'opera pianificata non si fa?). Le domande si pongono in maniera sistematica e frequente perché il territorio è vivo. L'obiettivo di un piano è definire: bisogni, modi per risolverli, priorità, vincoli e perimetri. Questi ultimi determinano i margini di flessibilità. I vincoli devono riguardare i fatti puntuali. Il Pianificatore deve motivare le scelte e verificarne la fattibilità.”</i></p>

SOGGETTO INTERVISTATO

Luisa Ridori – Fiera di Roma – Capo Area Mercato e Vendita

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista effettuata da Giancarlo Curcio e Silvia Sbardella, martedì 14/06/2005

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<p><b>Settore di interesse diretto:</b> Sistema fieristico</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistata non conosce il PTPG.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> L'intervistata asserisce che la sua azienda sia coinvolta in un grandissimo cambiamento e cioè la creazione del nuovo polo fieristico da inaugurarsi a metà 2006. <i>“...la nostra visione va oltre la provincia, è nazionale ed europea.”</i></p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate si di carattere “generale” che “di settore”</b> L'intervistata asserisce che alcune istanze siano già state soddisfatte riguardo le strutture per l'accesso rappresentate dall'Aeroporto, dalle strade (le complanari della Roma - Fiumicino) e dalla nuova stazione della FR1. E aggiunge <i>“...le infrastrutture sono partite in anticipo rispetto alla struttura. Questo ci tranquillizza molto, poiché gli utenti della fiera in genere si muovono attraverso aereo o treno. I consumers si muovono in macchina e le complanari aiutano ad evitare il traffico...”</i> Sostiene inoltre che la Roma Lido potrebbe diventare la metropolitana di servizio alla Fiera, qualora passasse nel nuovo quartiere attraverso il nuovo ponte di Dragona, rendendo accessibile la fiera agli abitanti di Roma sud, sud-ovest.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> L'intervistata sostiene che il quartiere fieristico sia un progetto complesso (1km di lunghezza) collocato in una posizione strategica (perché poco lontano da Fiumicino). Sono previsti, come detto, trasporti che arrivano al quartiere fieristico: una stazione e due complanari parallele alla Roma Fiumicino che dal Raccordo anulare portano direttamente in Fiera. Si tratta di un progetto che avrà riflesso notevole sull'economia territoriale per l'indotto derivante da varie attività (ricettività alberghiera, allestimenti speciali, ecc.). Per la caratteristica geopolitica di Roma la prospettiva della fiera non è di tipo provinciale. La Provincia di Roma riveste un ruolo secondario rispetto ai programmi di sviluppo della Fiera di Roma. Questo è dato dal fatto che essa non può rimanere ancorata alle attività locali.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> In tal senso, l'intervistata fa notare che, nel progetto “nuova Fiera di Roma” non sono stati fatti veri programmi o accordi orientati all'integrazione fra le attività fieristiche e le attività ad esse complementari, neanche con il sistema ricettivo e congressuale, sebbene si prevede che la fiera avrà un centro congressi da 4.000 posti, con sale polifunzionali e che ci sarà un albergo, adiacente alla fiera, di proprietà privata, con 512 stanze. <i>“...è mancata una fase di integrazione funzionale. Ad esempio sono sorti molti alberghi intorno al luogo di insediamento della nuova fiera, però sono iniziative spontanee, non coordinate.”</i> Il progetto della nuovo centro fieristico è stato, quindi, proposto da Fiera di Roma Spa (pubblica, perché partecipata da Comune di Roma, Regione Lazio, Provincia, ecc.) senza, a detta dell'intervistata, preliminari fasi di confronto con gli operatori privati e istituzionali. Tutto ciò denota una mancata sinergia, tutta da implementare, tra attori privati e pubblici nel contribuire allo sviluppo territoriale ed economico dell'area fieristica e delle zone circostanti, laddove, in corrispondenza di una mancata programmazione sinergica tra Enti locali pubblici ed aziende a partecipazione pubblica e private, si è affermato uno “spontaneismo”, non sorretto da un sistema strategico condiviso da più partner ma caratterizzato da singole iniziative private. Non si ravvisa, inoltre, la necessità di intese con i porti di Civitavecchia e Fiumicino <i>“...a meno che non si voglia fare una fiera nautica.”</i></p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---</p>

SOGGETTO INTERVISTATO

Patrizia Lupi – Porti di Roma e del Lazio – Responsabile dello Staff del Presidente

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista effettuata da Giancarlo Curcio e Silvia Sardella, martedì 21 giugno 2005.

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<p><b>Settore di interesse diretto:</b>                      Trasporti Marittimi. Turistico e commerciale.</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b>                      L'intervistata ammette di non conoscere il Piano.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b>                      L'intervistata afferma di non conoscere bene la realtà economica della provincia di Roma ma è altresì convinta che ci siano delle possibilità di sviluppo enormi nelle quali le attività portuali giochino un ruolo fondamentale.                      L'intervistata individua nelle aree portuali (Civitavecchia e Fiumicino) e nelle zone immediatamente circostanti un elevato potenziale di sviluppo economico dovuto al futuro incremento delle attività legate al commercio e al turismo. Identifica inoltre nella provincia di Roma e nella regione una ricaduta economica in conseguenza dell'ampliamento dello scalo merci e del flusso turistico.</p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere "generale" che "di settore"</b>                      L'intervistata asserisce che qualsiasi piano debba tendere a migliorare la situazione attraverso l'individuazione di un sistema di trasporti efficiente per il sistema produttivo presente; in particolare per ciò che riguarda i tempi di trasporto merci.                      L'intervistata esprime aspettative riguardo l'interconnessione dei porti (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e le azioni promosse volte a far conoscere le possibilità di insediamenti produttivi nelle aree limitrofe al porto. Uno dei problemi del porto è legato alla sua "infrastrutturazione". Triplicata l'area portuale e il fronte banchina, e trasferiti i traffici nell'area nord di Civitavecchia, il problema strutturale si rivolge ora all'entroterra. Il problema è di natura regionale e riguarda i collegamenti con aree del centro Italia e del Nord. In particolare, è necessaria l'autostrada per Livorno e la Civitavecchia – Orte per agevolare il trasporto di merci da e verso l'autostrada A1 Milano - Napoli.                      Risulta, inoltre, necessaria la realizzazione della tratta ferroviaria mancante tra Civitavecchia - Orte.                      In tal senso, si propone una integrazione del sistema delle reti transeuropee attraverso una alternativa marittima al primo tratto del "corridoio 5", che preveda il collegamento tra la Spagna e il Centro Italia, passando per Civitavecchia.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b>                      L'intervistata sostiene che tra i settori che si svilupperanno maggiormente c'è quello del turismo che è già cresciuto negli ultimi anni: da 50 navi da crociera nel '96 presenti a Civitavecchia si è passati alle attuali 900; è stato, inoltre, realizzato un accordo con alcuni tra i principali armatori per la creazione di un terminal. Il porto è diventato tra i più importanti per i viaggiatori che si recano nelle isole (2 milioni).                      L'intervistata indica, quindi, il sistema delle "autostrade del mare" come ulteriore strumento sui cui puntare per lo sviluppo economico del porto.                      Sono inoltre state sviluppate delle partnership interessanti nel settore auto con aziende costruttrici di auto nuove (acquisto di 200.000 auto) e le aziende che assemblano i pezzi; così come nel settore agro-alimentare soprattutto con società del Lazio e del Nord.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b>                      Si ravvisano possibilità di sviluppo attraverso l'implementazione di relazioni interfunzionali tra attività produttive, da insediare in aree vicine al porto, e le attività portuali stesse.</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b>                      Per quanto riguarda lo sviluppo del turismo, strettamente legato, a livello territoriale, al porto di Civitavecchia, ci si aspetta che la Provincia di Roma metta a punto un sistema di valorizzazione del patrimonio culturale, ambientale e artistico offrendo pacchetti integrati con altri siti oltre a Roma (fuori dai circuiti tradizionali).                      Si suggerisce, inoltre, che si incentivi ulteriormente il settore della Pesca.</p>

## SOGGETTO INTERVISTATO

Franco Del Monaco – Presidente di Confcommercio Fiumicino

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista telefonica effettuata da Giancarlo Curcio, lunedì 16 maggio 2005.

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<b>Settore di interesse diretto:</b> Imprese commerciali di piccole e medie dimensioni.
<b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistato ammette la non conoscenza dello strumento.
<b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> L'intervistato individua le zone del Litorale (da Civitavecchia ad Anzio) e dei Castelli Romani, come principali ambiti di sviluppo economico generale e, in dettaglio, come ambiti primari di sviluppo commerciale.
<b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> L'intervistato esprime aspettative riguardo la realizzazione di interventi orientati allo sviluppo dell'ambito territoriale ad ovest della città di Roma. In particolare, rivolge il suo interesse all'integrazione ed al completamento delle reti infrastrutturali. In generale, con riferimento alle politiche provinciali, l'intervistato esprime aspettative riguardo investimenti nel settore della formazione; in tal senso, dichiara che Confcommercio si rende disponibile per la costruzione di percorsi formativi per operatori del settore commerciale e di campagne di formazione – informazione delle aziende.
<b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> L'intervistato, come detto, individua il Litorale ed i Castelli Romani come principali ambiti di sviluppo. Indica, inoltre, quale campo in cui Confcommercio è impegnata e desidera investire, quello della qualificazione commerciale nei centri storici della Provincia, al fine della rivitalizzazione degli stessi. Riguardo le opportunità di programmazione, l'intervistato manifesta difficoltà di intervento nel territorio, relative alla esistenza di diffuse pratiche di “urbanistica contrattata” finalizzate alla realizzazione di agglomerati commerciali, al di fuori delle previsioni degli strumenti urbanistici generali vigenti.
<b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> L'intervistato non fornisce indicazioni di dettaglio su possibili nuovi modelli organizzativi. Manifesta, invece, interesse riguardo le possibilità (già in essere) di promuovere e sviluppare le sinergie fra i settori del commercio e dell'artigianato di servizio. In tale senso, l'indicazione riguardo la possibilità di rivitalizzazione dei centri storici della provincia attraverso un intervento di sostegno alla qualificazione commerciale, può essere letta come un possibile indirizzo di sviluppo di nuovi modelli organizzativi (sinergia fra storia, cultura, commercio di vicinato ed artigianato di servizio).
<b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---

**SOGGETTO INTERVISTATO**

Sabrina De Filippis – Trenitalia – Responsabile vendite della Direzione Regionale del Lazio

**INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:**

Intervista effettuata da Silvia Sardella e Alessandra Mattei, mercoledì 22 Giugno 2005.

**CONTENUTI DELL'INTERVISTA:**

<p><b>Settore di interesse diretto:</b>                  Trasporti. La Direzione Lazio è una struttura che gestisce tutto il trasporto ferroviario regionale (ivi comprese le ferrovie metropolitane di Roma) e le risorse usate per gestirlo.</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b>                  L'intervistata afferma di conoscere le finalità dello strumento in linea generale</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b>                  ---</p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere "generale" che "di settore"</b>                  L'intervistata sottolinea il ruolo primario della Regione Lazio nella regolazione del trasporto ferroviario: <i>"Il nostro primo ente interlocutore è la regione Lazio. Quando ci sono enti territoriali che vogliono investire nel trasporto pubblico, questi devono prima interagire con la Regione, ente regolatore nell'ambito della pianificazione dei trasporti."</i>                  La Provincia di Roma è stata la prima provincia in Italia che ha fatto investimenti nell'acquisto di materiale rotabile ed ha così iniziato ad interagire con Trenitalia.                  Una pianificazione e razionalizzazione delle tipologie di vettori che consentano migliori spostamenti nel territorio è auspicata al fine di creare una sinergia tra Provincia di Roma e Trenitalia per consentire la programmazione nella gestione dei servizi.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b>                  L'intervistato afferma che le linee ferroviarie laziali sono Roma-centriche (hanno la caratteristica di convergere dentro il Comune di Roma).                  Ci sono 8 ferrovie regionali (FR). Questi i principali programmi di intervento secondo l'intervistata:                  FR1 (Fiumicino Aeroporto – Roma Termini): non si prevedono particolari interventi strutturali se non in prossimità di Fiumicino Aeroporto a Parco Leonardo e alla fiera di Roma seguendo un futuro sviluppo della domanda.                  FR2 (Roma – Tivoli – Avezzano ) è prevista la conclusione dei lavori di raddoppio del binario Roma – Guidonia, con la realizzazione di nuove fermate e l'avvio dell'alta velocità. Può diventare un servizio di tipo metropolitano con 15 minuti di percorso. Si prevedono nel 2006 nuovi insediamenti, soprattutto nelle stazioni da Guidonia a Tor Sapienza.                  FR3 (Viterbo – Roma) da Cesano verso Roma svolgiamo un servizio di tipo metropolitano, con un treno ogni 15 minuti e fino a 7,5 minuti nelle ore di punta. La domanda è fortissima, ampliata durante il Giubileo. Alcuni treni si attestano a Roma S. Pietro dove trovano le coincidenze con i treni per Civitavecchia. Si prevede il prolungamento fino a Bracciano. In tale quadro si pone l'intervento di potenziamento tra Roma S.Pietro e Roma Trastevere al fine di connettere FR3 e FR5 con la FR1                  FR4 è la linea dei castelli (Albano, Velletri) previsto un ampliamento della linea verso Ciampino.                  FR5 (Roma – Civitavecchia) caratterizzata da una forte domanda da Cerveteri-Ladispoli verso Roma.                  FR6 (Roma – Cassino) interessata dalla TAV, non dovrebbero esserci grossi cambiamenti.                  FR7 (Roma – Latina – Formia - Napoli) con la TAV si dovrebbe snellire la circolazione su questa linea, già servita da Intercity ed Eurostar.                  FR8 (Roma – Nettuno) con annosi problemi di collegamento.                  Altri programmi di intervento citati riguardano la chiusura dell'anello ferroviario a Nord e il collegamento della FR1 con la FR5.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b>                  ---</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b>                  ---</p>

## SOGGETTO INTERVISTATO

Dott. Giuseppe Tripaldi – Direttore di “Ambiente e Territorio” (azienda speciale della Camera di Commercio di Roma)

INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:

Intervista effettuata da Silvia Sbardella, il 23 Giugno 2005.

CONTENUTI DELL'INTERVISTA:

<p><b>Settore di interesse diretto:</b> Ricerca e Sviluppo - L'azienda speciale della Camera di Commercio si occupa di studi e ricerche sul territorio, realizzando proposte e ideazione di nuovi interventi. È uno strumento diretto della Camera di Commercio ma collabora strettamente con Comune e Provincia di Roma.</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistato ammette di non conoscere il piano.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> L'intervistato sostiene che non ci siano particolari aree di privilegio per lo sviluppo territoriale provinciale dal punto di vista della propria azienda, che si occupa di studi e ricerche su tutto il territorio.</p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> Il mercato dei fiori, previsto dalla delibera del Comune, che verrà realizzato a Commerce City (Ponte Galeria) è di interesse per l'azienda così come i nuovi Mercati. L'intervistato sostiene che l'azienda presso cui lavora si occupa di territorio in termini di studi e ricerche volte a ideare nuovi interventi. Non è questa una società di Ingegneria, ma strumento diretto della Camera di Commercio. Vi è un'intesa con l'Assessorato su ambiente e territorio su una serie di obiettivi, già identificati: contenitore di iniziative comuni di rappresentazione dell'immagine di Roma e del suo territorio (Sistema Roma) con lo scopo di rappresentare all'esterno le opportunità offerte dall'area romana.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> L'AeT ha co-finanziato l'implementazione e la gestione del plastico multimediale di Roma, realizzato dal VI Dipartimento del Comune. Al vaglio ci sono progetti di riqualificazione urbana poiché la qualità del territorio è un fattore fondamentale per la possibilità d'insediamento delle attività imprenditoriale. AeT si occupa anche della gestione dell'Osservatorio nazionale sulla finanza di progetto, il monitoraggio più completo esistente in Italia sulle iniziative di partnership pubblico-privato in generale, adattabile su richiesta alle singole realtà locali. Altri programmi di interventi sono contenuti in due ricerche, fatte in collaborazione con il CRESME e il Comune di Roma. Nella prima (“Abitare la periferia”) viene proposto un nuovo modello di intervento per la riqualificazione della periferia. L'altra invece è uno studio sulla domanda e offerta di strutture non residenziali a Roma, in cui, in particolare, si pongono le basi di un rapporto tra Comune di Roma e comuni più interni relativamente alla localizzazione futura di eventuali strutture di grande portata con destinazione non residenziale.</p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> L'intervistato asserisce che gli insediamenti produttivi siano di particolare interesse e dovrebbero essere compresi nel Piano Territoriale Provinciale Generale. Egli si aspetta e augura che venga aperta una fase di consultazione con Istituzioni di pari grado come la Camera di Commercio.</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---</p>

**SOGGETTO INTERVISTATO:**

Lorenzo Tagliavanti – Direttore della CNA di Roma

**INTERVISTATORE E DATA DELL'INTERVISTA:**

Intervista effettuata da Giancarlo Curcio, Silvia Sardella e Alessandro Drago, lunedì 20 maggio 2005.

**CONTENUTI DELL'INTERVISTA:**

<p><b>Settore di interesse diretto:</b> Artigianato – Piccole e Medie Imprese</p>
<p><b>Conoscenza dello strumento urbanistico in oggetto (PTPG):</b> L'intervistato ammette una conoscenza generica del Piano.</p>
<p><b>Visione riguardo le prospettive di sviluppo della Provincia di Roma nel medio – lungo periodo (sia in termini generali che in riferimento al settore di interesse diretto):</b> ---</p>
<p><b>Aspettative specifiche nei confronti del PTPG in merito alla possibilità di intervento della programmazione della Provincia di Roma in relazione alle principali problematiche rilevate sia di carattere “generale” che “di settore”</b> Il primo problema sollevato dall'intervistato riguarda la mancanza di un interlocutore istituzionale autorevole a livello metropolitano. <i>“...la provincia sia organizzata per comuni mentre le dinamiche economiche ed anagrafiche no.”</i> <i>“...pensiamo ai pendolari e alla localizzazione delle imprese.”</i> <i>“...ogni comune pensa al suo centro commerciale.”</i> L'intervistato denuncia una mancanza di una regia comune da parte della provincia. <i>“...Il rischio è che Roma esprima una domanda produttiva non retta da spazi sufficienti per rendere questo compatibile dal punto di vista economico. Magari ce li ha Marino. Ma non c'è la capacità di leggere questi fenomeni in termini generali sull'intero territorio.”</i> Vi è inoltre la necessità di ottimizzare gli spazi afferenti allo sviluppo economico e artigianale. La programmazione deve derivare dalla lettura dei fenomeni. Sostiene quindi che a Roma non ci sia una cultura produttiva come in Umbria e Toscana soprattutto per la piccola e media impresa. Il PTPG deve essere non solo uno strumento di urbanistico ma anche uno strumento di sviluppo economico. L'area romana ha avuto una crescita esponenziale in particolare nel settore dell'edilizia ma mancano gli spazi per le imprese. Si parla solo di emergenza abitativa. I programmi urbanistici si occupano prevalentemente di creare molte aree residenziali o per centri commerciali. A Roma non mancano case ma redditi tali da consentire l' "accesso al mercato residenziale". Per quanto concerne la logistica (trasporto merci) mancano canali per lo spostamento delle merci.</p>
<p><b>Programmi di intervento sul territorio della Provincia di Roma (già in essere o in forma di intenzione):</b> L'intervistato sostiene che sia necessario fare un patto per lo sviluppo economico in cui il Pubblico garantisca la reperibilità di aree e costruisca degli strumenti efficaci per l'insediamento delle imprese. Devono essere ridotte le incombenze burocratiche che hanno le imprese. <i>“...il Pubblico deve individuare l'area, urbanizzare, e quindi garantire il posizionamento e le infrastrutture per il piccolo e medio imprenditore che, dovrebbe essere messo in condizione di pensare solo all'insediamento accendendo un mutuo.”</i></p>
<p><b>Indicazioni riguardo modelli organizzativi innovativi:</b> Se non si creano aree artigianali specializzate non sarà possibile dar luogo ad economie di scala e ciò comporta costi di produzione più alti e prezzi dei prodotti finiti maggiormente elevati. Si segnala, inoltre, l'esistenza di attività artigiane compatibili con i tessuti urbani, che non devono essere espulse dalla città, ma che, anzi, sono da integrare all'interno dei quartieri.</p>
<p><b>Ulteriori spunti di riflessione apportati:</b> ---</p>