

LAZIO 2020 - Immaginare il futuro: le infrastrutture

L'iniziativa

In occasione del convegno promosso da Confservizi Lazio in collaborazione con la Camera di Commercio di Roma sul tema "Lazio 2020 - Immaginare il futuro: le infrastrutture", in programma a Roma il 19 febbraio presso il Tempio di Adriano, il Censis su indicazione della stessa Confservizi Lazio ha curato un dossier di ricerca relativo a tre temi cruciali per il futuro della regione: il sistema della mobilità, la gestione del ciclo dei rifiuti ed il sistema energetico.

In relazione alla data del 2020, cioè ad una prospettiva futura, lontana ma già traguardabile, il ragionamento di fondo proposto dalla ricerca riguarda la necessità non solo di fissare delle mete significative da raggiungere, ma anche quella di verificare se tale risultato è conseguibile con quanto sinora messo in campo.

Gli scenari attuali

Il contesto è quello di una regione che cresce, e che, soprattutto grazie a Roma, si presenta sempre più attrattiva. Basti ricordare che nel Lazio gli occupati nel periodo 2001-2006 sono cresciuti del 16,0% mentre a livello nazionale solo del 6,4%, e che tra 2001 e 2007 il numero delle imprese attive è aumentato del 12,5% (a fronte di un dato nazionale del 5,7%). Nello stesso periodo la popolazione stessa ha registrato un incremento del 7,9%, contro un dato Italia del 4,1%. Inoltre è cresciuta fortemente la rilevanza del turismo: oltre 35 milioni di presenze nella regione con un incremento stimato tra 2001 e 2007 del 21,4%, mentre il dato nazionale è pari a + 5,7%.

Anche in relazione a queste rilevanti dinamiche di crescita, alcune tendenze di fondo relative ai tre settori esaminati sono da considerare con attenzione e devono esortare ad accelerare le risposte anche sul piano infrastrutturale. Infatti sul fronte della mobilità, dei rifiuti e dell'energia si registra un incremento dei fattori di domanda e gli scenari tendenziali segnalano il rischio di una crescente insostenibilità del sistema (congestione da traffico, aumento dei consumi energetici, problema rifiuti).

In particolare per quanto riguarda la mobilità, anche nel Lazio permane una prevalenza assoluta dei mezzi di trasporto individuali a motore che assorbono l'80% degli spostamenti. Il Lazio, e Roma in particolare, sconta come è noto un ritardo storico, accumulato nel passato (ed ora in fase di recupero), nella costruzione delle reti di trasporto, in particolare di quelle su ferro. Ne è un esempio eclatante la limitata estensione della metropolitana romana: grazie ai nuovi investimenti questa potrà nell'arco di alcuni anni più che raddoppiare i suoi 36 km attuali, con i quali finora non ha potuto reggere il confronto non solo con le grandi metropoli europee come Londra (414 Km), Madrid (309 km), Parigi (210 Km) e Berlino (151 km), ma anche con realtà urbane di dimensioni inferiori quali Barcellona (113 km), Francoforte (58 Km), e Praga (54 Km).

Non a caso, in relazione al rapporto autovetture per abitanti il Lazio con 66 autovetture ogni 100 abitanti è la regione italiana che si colloca in testa alla classifica nazionale, seguita dall'Umbria (65) e dal Piemonte (63). Un primato notevole se si considera che a sua volta il nostro Paese con 58 autovetture ogni 100 abitanti è in testa alla graduatoria europea davanti alla Germania (55 auto) e alla Svizzera (con 51). Nel Lazio, a partire dall'area metropolitana romana cresce il pendolarismo extra-urbano (tra comuni diversi) che il Censis stima riguardi nel 2007 801.000 persone al giorno, il 60,2% in più rispetto al 2001. Un effetto derivato dall'espansione edificatoria non coordinata con la realizzazione delle reti infrastrutturali.

Per quanto riguarda i servizi ambientali, nel Lazio l'attuale condizione gestionale è legata al perdurare di un modello operativo ancora largamente basato sullo smaltimento in discarica di rifiuti urbani indifferenziati. Attualmente nella regione vengono conferiti nelle dieci discariche autorizzate (in via di esaurimento) circa 2,7 milioni di tonnellate di rifiuti indifferenziati (pari al 15,4% del totale nazionale). Peraltro, come evidenziano i recentissimi dati dell'Apat, la produzione di rifiuti urbani nella regione risulta in costante aumento: dal 2002 al 2006 si è passati da 2,9 milioni di tonnellate a 3,3 milioni, registrando un incremento del 12,7% (a fronte del + 8,9% a livello

nazionale). Anche il volume pro-capite è cresciuto passando da 579 Kg/abitante del 2002 a 611 Kg/abitante del 2006. Dato anche il ritardo con cui è partita, rispetto ad altre regioni, una politica di promozione della raccolta differenziata (nel 2002 la percentuale regionale era del 5,5% contro il 36,4% della Lombardia), è ancora decisamente basso il tasso di raccolta: nel 2006 è stato dell'11,1%.

Per quanto riguarda i temi energetici, un primo fattore di riflessione e di allarme riguarda la costante crescita della domanda registrata negli ultimi anni. Il notevole incremento dei consumi finali di energia nella regione (tra 1995 e 2004 cresciuti di ben il 27,9%) è stato trainato da un lato dal terziario (+34,1%) in relazione alla crescita del settore dei servizi e alla diffusione di apparecchi elettrici come condizionatori e personal computer, e dall'altro dai trasporti (+30,2%) in gran parte per l'aumento delle vetture circolanti. In ordine poi alle fonti, nel 2006 l'energia elettrica prodotta da impianti termoelettrici tradizionali ha pesato per ben il 95% della produzione netta. Per quanto riguarda le rinnovabili l'apporto della produzione idroelettrica (68 impianti) è stato pari a poco meno del 5%, mentre è stato finora ancora inferiore all'1% il contributo dell'eolico.

Le mete da raggiungere al 2020

Per tutti e tre i settori considerati (mobilità, rifiuti, energia) il progetto 2020 individua un modello altamente innovativo, in cui il tema della sostenibilità diventa centrale.

Per quanto riguarda la mobilità, la direzione intrapresa, e da rafforzare, è quella di una sostanziale rimodulazione del rapporto tra mezzo privato e mezzo collettivo, catturando una quota significativa degli spostamenti sistematici per lavoro e studio, oggi solo in parte intercettati a causa della qualità ancora inadeguata dell'offerta. Grazie agli sforzi compiuti a partire dagli anni '90, oggi la regione dispone di un network ferroviario piuttosto articolato. Questo è costituito da 8 linee ferroviarie regionali (le FR, di cui solo due svolgono un reale servizio metropolitano) e dal collegamento non stop Roma Termini-Fiumicino (Leonardo Express) gestite da Trenitalia S.p.A., nonché da 3 linee ferroviarie ex concesse e oggi gestite da Met.Ro. S.p.A., e dalle 2 linee metropolitane di Roma (A e B) le quali trasportano rispettivamente 450mila e 300mila persone al giorno. Tuttavia si è ancora lontani dal disporre di un'offerta adeguata: come già detto solo due delle otto linee ferroviarie regionali (la FR1 e la FR3) hanno cadenza del servizio adeguata, comunque nei termini di 15 minuti. Per un salto di qualità lo sforzo da compiere, e per il quale si sta lavorando anche se non sempre con risorse finanziarie adeguate, riguarda:

- il completamento e la modernizzazione del network ferroviario regionale per consentire frequenze di tipo metropolitano su tutta la rete delle FR, passando così a disporre di 11 linee a frequenza di tipo metropolitano;
- la programmata e rilevantissima estensione della rete della metropolitana romana (nuove linee B1, C e D ed estensione delle tratte esistenti), con l'attestazione in periferia di importanti nodi di scambio tra gomma e ferro. Un risultato che, stando agli investimenti effettuati, potrà già in parte essere colto a partire dal 2011, quando saranno completate le linee B1 e parte della linea C;
- la complessiva ridefinizione dei compiti delle diverse modalità di trasporto: la ferrovia come struttura portante del sistema, integrata, nel caso di Roma, con le linee metropolitane; le autolinee come elementi di adduzione alla ferrovia in nodi di interscambio, aperti anche alle auto private, strategicamente ubicati sul territorio regionale; la rete stradale come connettore puntuale del territorio per l'utente pubblico e privato, ed alla rete ferroviaria quello del trasporto regionale attraverso una rete di linee veloci;
- l'adozione dell'opzione intermodale nella creazione dei nuovi corridoi di trasporto (è l'approccio della futura Roma-Latina progettata dalla Regione).

Dal punto di vista della rete stradale si tratta, oltretutto di adeguare la rete esistente rendendola più sicura ed efficiente, di realizzare un telaio di connessione tra i poli regionali che faccia anche da fattore di decongestionamento dell'area romana. E' la strategia perseguita dalla Regione Lazio con il GRAL, il Grande Raccordo Anulare del Lazio, i cui interventi fondamentali sono la realizzazione

a sud del corridoio intermodale Roma-Latina e del connesso collegamento Cisterna-Valmontone ed a nord il completamento dell'autostrada Civitavecchia-Orte.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, la data del 2020 è sicuramente legata ad un capovolgimento della situazione odierna. La prospettiva a breve è quella dell'uscita dall'emergenza (il conferimento in discarica di masse di rifiuti indifferenziati) e dell'avvio di una nuova fase mirata alla "chiusura" del ciclo, vale a dire alla realizzazione di un sistema integrato capace di assicurare la gestione in forma efficiente ed autonoma dei rifiuti prodotti nel Lazio.

Gli obiettivi fissati dalla Regione in sede di pianificazione sono ambiziosi: ci si propone di arrivare già alla fine del 2008 al raggiungimento di una quota di raccolta differenziata pari all'45% ed entro la fine del 2012 pari al 65%. Per compiere tale rivoluzione occorre adottare un nuovo modello organizzativo, che dovrà puntare sulla raccolta porta a porta oltre che sulla raccolta stradale, ed accompagnare il processo con investimenti infrastrutturali che riguardano in primo luogo:

- la realizzazione di 4-5 nuovi impianti di trattamento secco/umido dei rifiuti urbani residui (la carenza riguarda in particolare la provincia di Roma e quella di Latina);
- la messa a regime di 8 linee di termovalorizzazione (rispetto alle tre attuali) in cui bruciare il cdr proveniente dal trattamento secco/umido più una quota proveniente dai trattamenti di recupero di materia. A fronte della capacità attuale (300.000 t/a) la carenza stimata è pari ad un volume di 400.000 tonnellate/anno; che dovranno essere coperte con tali interventi.
- la realizzazione di impianti di compostaggio (per il trattamento del 34% del flusso della raccolta differenziata).

Per quanto riguarda infine gli scenari futuri relativi all'energia, un primo fattore da tenere in considerazione è naturalmente costituito dalle previsioni sui consumi finali. Quelli calcolati dall'Enea e relativi alla data del 2012 si attestano intorno a 11,7 Mtep, con un tasso d'incremento medio annuo dell'1,0% nello scenario basso, rispetto al 2004, ed intorno a 12,6 Mtep nello scenario alto, con un tasso d'incremento medio annuo dell'1,8%. Al 2020, la dinamica di crescita dei consumi regionali previsti (sulla base degli stessi tassi), comporta un consumo atteso di circa 12,7 Mtep nello scenario basso e di circa 14,5 Mtep in quello alto.

Sul versante degli obiettivi al 2020 il quadro in sostanza è già stato disegnato dall'Unione europea. Gli impegni (che devono essere articolati al livello degli Stati membri), riguardano proprio la data del 2020 e sono relativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ del 20% rispetto al 1990, l'aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (fino al 20% del consumo totale) ed il miglioramento del 20% dell'efficienza energetica. Per quanto riguarda nello specifico l'Italia, entro il 2020 il nostro paese dovrà portare la quota di energie rinnovabili al 17% del proprio consumo di energia annuale, mentre i gas serra emessi dall'insieme dei settori che non partecipano alla "borsa delle emissioni" (trasporti, agricoltura, rifiuti, riscaldamento domestico e climatizzazione degli edifici) dovranno essere ridotti del 13% rispetto ai livelli del 2005. Dovranno ora essere definiti i target regionali e le Regioni saranno chiamate ad adeguare i propri piani energetici ambientali. Il ruolo delle Regioni per le strategie di diffusione delle rinnovabili, e per le politiche di riduzione delle emissioni dei gas climalteranti sarà dunque rilevante.

Anche per il settore energetico si profila dunque una fase transitoria, in cui se l'utilizzo delle fonti rinnovabili di energia costituisce comunque un passo di fatto obbligato per il conseguimento degli obiettivi strategici e settoriali che la Regione si è posta, d'altra parte la generazione elettrica dovrà ancora per qualche tempo essere basata sull'utilizzo dei combustibili fossili, sia per esigenze tecniche che per ragioni di costo.

Conclusioni

Gli obiettivi al 2020 che ci si è posti per ciascun settore appaiono decisamente ambiziosi, se si considerano le difficoltà, di varia natura, per poter operare speditamente. Nondimeno si tratta di investimenti ineludibili, per una regione che voglia continuare ad espandere la sua economia e far crescere le opportunità di lavoro, conseguendo livelli di vivibilità ed attrattività sempre più elevati.

Tuttavia se non si vuole che restino obiettivi sulla carta, gli interventi infrastrutturali debbono essere realizzati nei tempi previsti e nell'ambito di una logica di integrazione. In altre parole nessun elenco di opere, di impianti, di infrastrutture a rete e puntuali da realizzare, avrebbe senso se disgiunto da una logica di coordinamento che deve portare alla costruzione di veri e propri sistemi integrati, capaci di dare risposte efficaci e di coinvolgere anche i cittadini laddove è centrale il loro ruolo.

Per nessuna delle questioni considerate si può realisticamente pensare ad un salto immediato dal quadro attuale, con le sue criticità e le sue emergenze, ad un quadro virtuoso atteso e desiderato. C'è infatti da gestire una fase di transizione in cui alcuni obiettivi delle politiche non sono ancora raggiunti pienamente (si pensi alla raccolta differenziata o alla realizzazione delle reti del ferro), mentre nel frattempo le dinamiche della domanda, in una regione in cui peraltro l'economia ed i flussi continuano a crescere, restano molto sostenute.

Infine, ed è forse il punto più importante, la complessità delle questioni in gioco pone in evidenza la funzione chiave del soggetto Regione quale istituzione chiamata a svolgere un ruolo di programmazione e di coordinamento degli interventi. Tale funzione coinvolge direttamente anche il tema chiave della localizzazione degli impianti, del tracciato delle infrastrutture, questioni spinosissime quando si confrontano con l'opinione pubblica. Accanto alla carenza di un consenso indistinto e generalizzato in grado di generare processi di delega verso i soggetti attuatori, i maggiori problemi riguardano un "atterraggio" nel locale quasi sempre problematico e conflittuale. Le infrastrutture anche nel Lazio sono un tema caldo sia quando sono negate o rimandate (e si tratta di opere "rivendicate" e a lungo attese), sia quando vengono decise (e si tratti di opere "indesiderate" perché lasciano al territorio locale prevalentemente impatti penalizzanti mentre i benefici vengono goduti altrove). In questo senso si evidenzia ancor più l'importanza di portare a sintesi, nella programmazione territoriale di livello regionale, il tema del coordinamento delle reti, della localizzazione razionale degli impianti e delle infrastrutture sul territorio, tenendo conto delle specificità e delle diversità delle aree omogenee che compongono il quadro regionale.