



UNIONE ITALIANA DEL LAVORO
SEGRETERIA CONFEDERALE

SEDE NAZIONALE

00187 ROMA VIA LUCULLO 6
TELEFONO 47531
TELEX 622425
TELEFAX 4753208
E-MAIL info@uil.it

SEDE EUROPEA

R. DU GOUVERNEMENT PROVISoire 34
1000 BRUXELLES
TELEFONO 00322 / 2178838
TELEFAX 00322 / 2199834

Data: **8 Ottobre 2009**
Protocollo: **251/09/FF/cm**
Servizio: **Sviluppo Sostenibile Agricoltura
Cooperazione**
Oggetto: ***1 Commissari Straordinari dello Stretto di
Messina e delle altre Grandi Opere.***

- A tutte le strutture UIL

CIRCOLARE N. 55

LORO SEDI

Gli investimenti in infrastrutture hanno una fondamentale funzione anticiclica, quanto mai necessaria in questo momento per contrastare la grave recessione economica in atto.

La UIL, sostiene da tempo il rilancio di una vera ed efficace politica infrastrutturale nel nostro Paese in quanto elemento determinante che può contribuire allo sviluppo economico, può offrire nuove opportunità ai territori, in particolare a quelli svantaggiati del Mezzogiorno, e può creare nuova occupazione.

Ma al di là di recepire le risorse il vero problema del nostro Paese è spendere, concretamente, le risorse destinate alle grandi opere, verificarne l'efficacia e la realizzazione in tempi certi e brevi.

Assistiamo invece allo stanziamento di risorse, anche ingenti su cui il dibattito si incentra e si appassiona, ma che poi una volta deliberate restano inutilizzate, bloccate dalla complessità dei poteri, delle procedure, degli affidamenti, ecc.. La politica escogitata scorciatoie e riesce a risolvere il problema soltanto nominando, attraverso due distinti provvedimenti, dieci commissari straordinari per altrettante importanti opere infrastrutturali.

Come UIL, nei giorni scorsi ci siamo già espressi sul tema avanzando un ragionamento pragmatico che non si pone in modo contrario ai Commissari, ma che chiede siano realmente efficaci, ma non ci pare che atti recenti vadano in questo senso, come meglio specificato in alcune schede di analisi che Vi alleghiamo.

Dalle suddette schede, appaiono evidenti le differenze tra gli obiettivi di urgenza che i provvedimenti stabiliscono ed i reali poteri che gli stessi assegnano ai Commissari Straordinari.

Nel merito, nel caso del Commissario Straordinario dello Stretto di Messina i poteri assegnati sono limitati nel tempo allo scopo specifico di procedere ad un eventuale, necessario, **adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale** e con la **società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva** e della **realizzazione dell'opera** e la modifica della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e alla conseguente revisione del piano economico-finanziario (PEF).

Al contrario, per gli altri nove Commissari Straordinari i poteri sono limitati al monitoraggio, alla vigilanza e ad un ruolo di impulso e coordinamento delle opere commissariate.

E' evidente che, per quest'ultimi, la logica di straordinarietà e di urgenza non è dettata prettamente dalla necessità di accelerare l'iter procedurale al fine di realizzare in tempi brevi l'opera ma, in realtà, il risultato che si palesa dal provvedimento è quello di creare un ulteriore meccanismo burocratico che non risolve i ritardi atavici che il nostro Paese paga in termini di infrastrutture.

Questa nostra prima riflessione vuole essere un contributo di chiarezza convinti, come siamo, che al di là della necessaria sburocratizzazione delle procedure è importante, a nostra avviso, in questo momento spendere subito e bene gli stanziamenti previsti per avviare un ciclo virtuoso che dia una spinta alla ripresa economica anche attraverso la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Fraterni saluti.

IL SEGRETARIO CONFEDERALE
(Paolo Carcassi)

Il Commissario Straordinario di Stretto di Messina

L'art. 4, c. 4-*quater*, del D.L. n. 78/09 prevede la nomina di un commissario straordinario delegato per rimuovere gli "ostacoli" frapposti al riavvio delle attività della società Stretto di Messina S.p.A.

1. Poteri

Il commissario ha per legge:

- **poteri di impulso** (verso le normali attività della Società commissariata);
- **poteri sostitutivi** (rispetto alle attività della Società commissariata).

Può procedere ad un **adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale** e con la **società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva** e della **realizzazione dell'opera**, alla modifica della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e alla conseguente revisione del piano economico-finanziario (PEF).

I contratti d'appalto con gli affidatari di progettazione ed esecuzione (Contraente Generale, Project Management Consultant, Monitore ambientale e Broker assicurativo) erano già stati sottoscritti al termine della legislatura nel 2006, e restano tuttora validi.

Il commissario ha notevolissimi poteri rispetto ai contratti già in essere. In deroga alla normativa di settore, il commissario potrà valutare riserve, procedere con varianti e adeguamenti dei prezzi, avendo come unico limite il generico rispetto dei principi generali (p. es. direttive comunitarie 17/2004 e 18/2004 in materia di appalti, le quali non riguardano la fase di esecuzione), oltre a poter intervenire autonomamente sugli aspetti economico-finanziari dell'intervento (con modifica del piano finanziario), superando l'intervento del CIPE altrimenti necessario (secondo la Legge Obiettivo).

2. Durata

Il mandato è a termine, con durata di sessanta giorni, a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione del D.L. 78/08 (valida dal 5 agosto 2009); alla scadenza, il commissario deve riferire al CIPE e al Ministro delle Infrastrutture sull'attività svolta e trasmettere gli atti alla struttura tecnica di missione (composta di dipendenti e consulenti esterni, specialmente tecnici) di cui all'art. 163, co. 3, del D.Lgs. 163/06.

3. Aspetti economici

Il DL 78/08 non prevede chiaramente un compenso per il commissario, ma solo l'assegnazione alla società commissariata di un contributo in conto impianti di **1.300 milioni di euro** a valere sulle risorse del "***Fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale***" (art. 6-*quinquies* L. 133/08), istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, "*per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese*", che viene "*alimentato con gli stanziamenti nazionali assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007-2013 in favore di programmi di interesse strategico nazionale, di progetti speciali e di riserve premiali*".

Si ricorda la previsione dell'art. 21 DL 185/08, in tema di finanziamento opere di Legge Obiettivo – tra cui rientrano il Ponte sullo Stretto e tutte le altre commissariate – che "*per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale*", autorizza la concessione di due contributi quindicennali di 60 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2009, e 150 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2010; per la copertura finanziaria si provvede "*mediante utilizzo di quota parte delle maggiori entrate di cui al presente decreto*".

[Ing. PIETRO CIUCCI]

Il collegamento viario e ferroviario sospeso sullo Stretto di Messina (il “Ponte sullo Stretto”) è l’oggetto principale delle attività della omonima società **Stretto di Messina S.p.A.**, concessionaria del Ministero della Infrastrutture, costituita nel 1981 in attuazione della Legge 1158/71 (*Collegamento Viario e Ferroviario fra la Sicilia ed il continente*) e s.m.i. per la *progettazione*, la *realizzazione* e l'*esercizio* dell’attraversamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia e il Continente.

Le quote del capitale sociale erano inizialmente ripartite così: Italstat (dal 1991 Iritecna) e IRI insieme con il 51% e Ferrovie dello Stato, ANAS, Regione Siciliana e Regione Calabria con una percentuale uguale del 12,25% ciascuno. Nel 2002 Fintecna diventa maggior azionista con il 55.5%, RFI, Regione Calabria, Regione Siciliana attestata al 12.25% e ANAS con il 7.70%. La Legge 286/06 la autorizza “*a svolgere all'estero [...] attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse*”. In parole povere, le viene concesso di investire in opere e infrastrutture al di fuori dei confini nazionali.

Il 1 ottobre 2007, con la scissione del ramo di azienda *Infrastrutture* di Fintecna, ANAS ha rilevato la quota Fintecna e si è portata all’ 81.848% del capitale sociale, nell’ambito di una compagine azionaria che vede RFI con il 13% e le Regioni Calabria e Siciliana, con una partecipazione pari al 2,6% ciascuna.

Nel corso dell’iter di conversione il decreto “anticrisi” ha visto modificate (dal cd. “maxiemendamento”) le previsioni relative al Commissario straordinario che si intendeva nominare per il riavvio delle attività della predetta società. In sede correttiva, infatti, è stata **modificata** la norma - introdotta dal comma 4-*quater* dell’articolo 4 del DL n. 78/2009 - riguardante la **nomina** di un **commissario straordinario delegato** ai sensi dell’art. 20 del D.L. n. 185/2008 con il compito di rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività della società Stretto di Messina, **eliminando il riferimento** specifico all’**amministratore delegato della società Stretto di Messina S.p.A.** in carica.

La precedente formulazione prevedeva, infatti, che venisse nominato **commissario l’amministratore delegato della società Stretto di Messina Spa** in carica alla data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L. n. 78/09.

È stato così necessario provvedere alla presente nomina a mezzo DPCM, con il quale è stata, peraltro, mantenuta la scelta originariamente fatta in fase di decretazione d’urgenza, vale a dire di affidare il predetto commissariato all’A.D. di Stretto di Messina (il quale riveste anche la carica di Presidente dell’ANAS).

Quanto agli aspetti finanziari, il decreto anticrisi ha previsto (previsione confermata in fase di conversione) **un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro** a valere sulle risorse del Fondo infrastrutture istituito dall’art. 18, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 185/2008, convertito con modificazioni dalla legge 2/2008.

Nel 2006 erano già stati stipulati i contratti di affidamento dei lavori, e quei contratti sono ancora validi; pertanto, si pone come urgente l’avvio dei lavori, scongiurando il rischio di un pesante contenzioso ai danni dello Stato.

I Commissari Straordinari delle “altre Grandi Opere”

istituiti sulla base del Decreto Legge 20 novembre 2008 n. 185, convertito nella legge 28 gennaio 2009 n. 2.

1. Poteri

I Commissari svolgono attività:

- di monitoraggio sull'adozione di atti e provvedimenti “necessari per l'esecuzione degli investimenti” (quindi, quegli atti e provvedimenti emessi dagli organi normalmente competenti)

- di vigilanza sulle procedure realizzative ed esecutive, sulla stipula dei contratti e sulle attività occorrenti al finanziamento.

- di impulso e coordinamento degli enti e soggetti coinvolti (cui possono chiedere documenti)

In caso di ritardi esecutivi, devono (solo) comunicarne i motivi al Ministro delle Infrastrutture.

Possono proporre al Ministro delle Infrastrutture (ma non stabilire) la revoca dell'assegnazione delle risorse solo se l'intervento cui sono preposti diventi totalmente o parzialmente impossibile da realizzare per “sopravvenute circostanze”.

Hanno anche poteri sostitutivi degli organi ordinari e *straordinari* (?), e possono derogare alla normativa “*di settore* [quindi, solo su appalti pubblici] *vigente*”, ma nel rispetto della normativa comunitaria “sull'affidamento di contratti” (si ricorda che le direttive NON disciplinano la fase di esecuzione, quindi le relative regole – nazionali – sono derogabili) e dei principi generali dell'ordinamento.

Atti, ordinanze e provvedimenti dei commissari devono essere coperti finanziariamente e non comportare danni alla finanza pubblica.

Possono utilizzare le strutture (gli “uffici”) delle amministrazioni interessate e del soggetto attuatore dell'intervento.

IL SINDACATO DEI CITTADINI

2. Durata

La durata in carica non è determinata: si ricava dal disposto dell'art. 7 – che prevede una loro (generica) “*relazione semestrale sull'attività svolta ...*” – e ancor più dalla previsione dell'art. 8, dove si dice che il loro compenso “*non è erogato qualora non siano rispettati i termini per l'esecuzione dell'intervento*” (termini che, pertanto, si pongono come coincidenti col periodo di commissariamento).

3. Aspetti economici

Con successivi “*provvedimenti*” (termine generico, non necessariamente decreti) su proposta del Ministro delle Infrastrutture, saranno fissati i criteri per la determinazione e corresponsione dei compensi, da corrispondere attingendo dalle risorse assegnate alla realizzazione degli interventi (v. art. 21 DL 185/08 cit.).

Si sottolinea l'estrema genericità ed incertezza di questa importante previsione, perché i provvedimenti che verranno potrebbero limitarsi ad indicare dei meri parametri da seguire per la corresponsione dei compensi (che, solitamente, sono riferiti allo stipendio – ovvero ad un multiplo o sottomultiplo – di alte cariche dello Stato ovvero ai compensi decisi per incarichi analoghi, cioè di altri commissari precedenti), lasciando così più o meno ampi margini di discrezionalità in sede decisionale sugli onorari.

- **[PAOLO BESOZZI - ferrovia]** La linea Pontremolese, che collega La Spezia alla direttrice Bologna-Milano, in corrispondenza di Parma attraverso l'appennino tosco-emiliano, è interessata da diversi interventi di efficientamento e potenziamento finalizzati a migliorare gli *standard* di qualità del servizio e le caratteristiche funzionali e prestazionali. La realizzazione di tali interventi è correlata temporalmente agli sviluppi di traffico ipotizzati, per cui, dopo l'attivazione di alcune opere di potenziamento, avvenuta nel tratto ligure e l'attivazione del raddoppio nel tratto S.Stefano-Aulla-Chiesaccia, sono in corso i lavori di raddoppio tra Solignano e Osteriazza (Fornovo) ed interventi di efficientamento ed *upgrading* sulla linea. Sono in fase di progettazione gli interventi per il completamento del raddoppio della linea, che saranno realizzati in un arco temporale di medio periodo.
- **[MAURO FABRIS - ferrovia]** Come galleria di base del Brennero (o *Brenner BasisTunnel* – BBT) viene definito comunemente un progetto per la costruzione di un tunnel ferroviario che collega Innsbruck a Fortezza (Italia). Essendo il Passo del Brennero (con i suoi 1.372 m) uno dei più bassi valichi che oltrepassano le Alpi, è anche uno dei più importanti collegamenti tra il nord e il sud dell'Europa. Il progetto è gestito da una Società per Azioni europea, la Galleria di Base del Brennero – *Brenner Basistunnel - BBT SE* costituita al 50% da soci italiani e al 50% da soci austriaci. Il 50% italiano è in mano a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con il 41.398%, Provincia Autonoma di Trento con il 3.029%, Provincia Autonoma di Bolzano con il 3.029%, Provincia di Verona con il 2.544%. Il 50% austriaco è pariteticamente in mano a Land Tirolo e Federazione Austriaca. Su incarico delle Repubbliche di Italia e dell'Austria, nonché dell'Unione Europea, la società si occupa della progettazione e della costruzione del *cuore* dell'asse ferroviario transeuropeo Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo. Sulla lista dei *TEN - Trans European Networks* che comprende i 30 progetti infrastrutturali più importanti in Europa, la Galleria di Base del Brennero assume la prima posizione.
- **[EUGENIO GAUDENZI - strada statale]** Il collegamento viario tra il Porto di Ancona e la grande viabilità nazionale ha l'obiettivo di migliorare il collegamento del porto con le principali infrastrutture di trasporto stradale, assicurando, attraverso l'adeguamento dei collegamenti, le opportunità di sviluppo sia delle attività dell'indotto, sia di quelle del porto stesso; inoltre, il nuovo collegamento adeguerà la viabilità di accesso al porto ai crescenti flussi di traffico, risolvendo i problemi di congestione della viabilità urbana attualmente utilizzata a tale scopo, migliorando sensibilmente le condizioni di inquinamento ambientale delle zone urbane e periurbane e favorendo il recupero dell'area urbana prospiciente l'area portuale, in linea con gli indirizzi della pianificazione urbanistica.
- **[ANTONIO BARGONE - autostrada]** La Società Autostrada Tirrenica p.A. viene costituita il 21 ottobre 1968 in Grosseto con oggetto “la promozione e la progettazione, nonché la costruzione, l'esercizio di una autostrada da Livorno a Civitavecchia e i relativi collegamenti e diramazioni”, così come risulta dall'Atto Costitutivo. Il progetto di completamento dell'autostrada è stato elaborato dalla SAT a seguito dell'inserimento dell'opera fra le infrastrutture strategiche. Il tratto nord, tra Rosignano e Grosseto, consiste nella trasformazione in autostrada della Variante Aurelia, con più elevati standard di sicurezza, con l'introduzione di un “sistema di esazione del pedaggio”. Il tratto sud, tra Grosseto e Civitavecchia, è costituito da una nuova autostrada costiera, con sistema di esazione, che corre, dove possibile, parallela alla SS 1 “Aurelia”, che sarà trasformata in “strada parco” con affiancata una pista ciclabile. Favorirà lo sviluppo del trasporto via mare, collegando il porto di Civitavecchia con la rete autostradale del centro-nord e prevedendo nuovi collegamenti diretti con i porti di Livorno e di Piombino e con i porti turistici di Castiglion della Pescaia e di Scarlino. In data 18/12/2008 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare con prescrizioni e raccomandazioni. L'opera ha un costo complessivo pari a circa 3,6 miliardi di Euro, che verrà sostenuto dalla SAT senza ricorrere a contributi pubblici. La fase realizzativa del completamento dell'autostrada assentita in concessione alla SAT è stata sospesa con la legge 449/1997 e potrà essere riattivata solo a partire dalla data di efficacia della nuova Convenzione Unica che è stata stipulata in data 11 marzo 2009 con l'ANAS.
- **[WALTER LUPI - ferrovia]** La tratta Milano-Genova “Terzo Valico dei Giovi” fa riferimento al progetto relativo alla linea ferroviaria ad AV/AC che metterà in collegamento Genova con Tortona da un lato, e con Novi Ligure dall'altro. Tale opera consentirà di realizzare una rapida connessione tra il capoluogo ligure e le principali linee ferroviarie del nord Italia. Il nuovo percorso ferroviario rappresenterà la principale via di collegamento, oltre che con il nord Italia anche con il nord Europa, soprattutto in considerazione del fatto che i traffici marittimi, realizzati dallo scalo genovese, sono in continua crescita e che per il prossimo futuro i tassi di crescita appaiono particolarmente sostenuti. Nella migliore delle ipotesi, si prevede che i volumi di traffico realizzati dal porto potranno raggiungere, nel 2020, la soglia dei 4 milioni di *container*. Secondo i calcoli

progettuali, lo spostamento tra Genova e Milano dovrebbe potersi compiere in soli 58 minuti (71 minuti per arrivare a Torino) e con i convogli passeggeri più veloci rispetto a quelli merci.

- **[ROBERTO VIVIANI - strada statale]** La strada statale 106 Jonica (SS 106) è una strada statale che percorre 491 km da Taranto a Reggio Calabria, percorrendo tutta la costa jonica di Puglia, Basilicata e, soprattutto, Calabria. Si tratta di un'arteria fondamentale per i trasporti calabresi, mezzo di comunicazione privilegiato per collegare la parte della regione che si affaccia sullo Ionio, sprovvista di autostrada, con l'A14 "Adriatica" per dirigersi verso il nord della Penisola, oltre che per il trasporto interno fra l'area della Sibaritide, il Crotonese, lo Ionio Catanzarese, la Locride e il versante sud-orientale dell'Aspromonte.
- **[GIORGIO GROSSI - ferrovia]** L'Anello ferroviario di Palermo (detto anche "Nodo" o Snodo) è un sistema integrato con il passante ferroviario, la metropolitana, il tram e la futura metropolitana leggera, l'opera è in parte già funzionante mentre è già in atto il completamento. L'intera tratta è a binario unico e rimarrà tale anche al completamento dei lavori poiché a causa della brevità del percorso sarà possibile effettuare un giro completo della linea in circa 15 minuti. Attualmente sui circa 7 km totali dell'anello 4 km sono già in funzione, per quanto riguarda i successivi 3 km sono stati appaltati i primi 1.7 km, poco prima dell'inizio dei lavori la ditta arrivata seconda nella gara d'appalto ha fatto ricorso ed al momento i lavori sono interrotti. È già pronto il progetto esecutivo del secondo stralcio di 1.3 km che permetteranno la chiusura dell'anello, per questo secondo stralcio manca solo il finanziamento esecutivo. Il lungo iter dei lavori è partito nel Novembre del 2004 quando l'Italferr ha appaltato i lavori ad una cordata d'impresе che ha preso il nome di "Consorzio stabile S.I.S", i lavori si sono interrotti quasi subito a causa di alcune varianti richieste e successivamente per la mancanza del finanziamento statale. In data 22 Febbraio 2008 i lavori sono ufficialmente ripartiti con una nuova inaugurazione ufficiale.
- **[AMEDEO GARGIULO - metropolitana]** La nuova linea C metropolitana è, la prima grande infrastruttura di trasporto pubblico in Italia guidata e controllata a distanza da un sistema di automazione integrale. Nell'agosto 2006 sono stati aperti alcuni cantieri per i sondaggi archeologici prima della costruzione della linea. Nell'aprile 2007 è stato aperto il primo cantiere nel quartiere Prenestino-Labicano. Il capolinea est della linea sarà "Pantano", nel comune di Monte Compatri, attuale capolinea delle "Ferrovie Laziali", mentre il capolinea nord-ovest sarà probabilmente alla fermata "Ospedale Sant'Andrea". Inizialmente era previsto come capolinea la fermata "Clodio-Mazzini", nel quartiere Della Vittoria, ma nel marzo 2007 è stato annunciato il prolungamento della linea lungo la via Cassia con ulteriori 8 stazioni; pertanto, la lunghezza dell'intera linea sarà di 34,5 km senza diramazioni. La prima tratta "Parco di Centocelle-Pantano" è in corso di realizzazione e sarà attivata entro il dicembre 2011. Successivamente, entro l'ottobre del 2012 dovrebbe essere operativa la tratta "Lodi-Parco di Centocelle". Entro il 2013 dovrebbe essere completata la stazione "San Giovanni", mentre entro il dicembre del 2014 dovrebbe essere operativa la tratta che va dalla stazione Colosseo alla stazione San Giovanni. Infine, l'intero tracciato, da "Clodio-Mazzini" a "Pantano", sarà esecutivo entro il dicembre del 2015.
- **[VINCENZO POZZI - autostrada]** Il cd. Corridoio Tirrenico Meridionale (Pontina – Appia - A12) e la Cisterna di Latina- Valmontone (autostrada Roma-Latina), bretella di collegamento all'A1, rappresentano due nuove autostrade regionali del Lazio. L'attuale rete viaria nella Regione Lazio avente rilevanza anche nazionale ha i suoi punti di forza nell'autostrada A1 (Milano-Napoli) nel complesso autostradale Roma-Fiumicino (A91) e Roma-Civitavecchia (A12) e nella Roma-L'Aquila (A24), interconnesse tra loro attraverso il GRA. Diversamente, rappresentano punti di debolezza la mancanza di trasversali oltre al sistema longitudinale destinato a collaborare con detto sistema principale, ci si riferisce in particolare al collegamento con il Pontino ed il Sud-Pontino. Tra le infrastrutture che meriterebbero un deciso adeguamento vi sono i collegamenti tra Roma ed i capoluoghi di provincia quali Rieti, Viterbo e Latina che allo stato attuale sono rappresentati dalle Strade Statali (SS), cioè la Salaria, la Cassia (ora SR), e l'attuale Pontina (anch'essa SR). Occorre pertanto innovare gli assi portanti, con l'obiettivo di potenziare i collegamenti con l'Area Pontina e con il Lazio meridionale dando anche continuità al sistema autostradale sulla fascia litoranea oggi rappresentato dalla sola A12 e che in un prossimo futuro dovrà raggiungere Latina, mentre per Formia ed il sud Pontino al momento si ritiene sufficiente un adeguamento della viabilità esistente intervenendo, in questa prima fase, solo puntualmente, come nel caso di Formia e la sua Pedemontana. In aggiunta a ciò occorre portare a compimento quei collegamenti trasversali che rappresentavano la reale nuova esigenza, sia per porre in relazione diretta l'entroterra con le aree costiere, sia quale ulteriore esigenza di scambio e di collegamento col sistema l'autostradale, come la realizzazione della Cisterna-Valmontone, che viene associata all'Asse Roma-Latina come un progetto integrato, il completamento della Trasversale Nord (Orte-Civitavecchia).