



IL QUADRANTE EST DELLA CAPITALE

Verso il rilancio e l'integrazione delle aree
periferiche mediante un efficientamento
della rete



Camera di Commercio
Roma



UNIONTRASPORTI

con il supporto tecnico scientifico di



Moving
innovation

Analisi del contesto

Il contesto di riferimento

Nell'ambito dell'attività centralizzata del Programma infrastrutture, Uniontrasporti ha condotto uno studio denominato «Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica» che ha ricostruito il tessuto economico e le principali filiere del Lazio con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La ricerca ha prodotto anche uno stato dell'arte aggiornato degli investimenti in corso e programmati sulle infrastrutture di trasporto e mobilità del Lazio e del Comune di Roma.



Il contesto di riferimento

I risultati dell'analisi sono stati condivisi in un tavolo di confronto con i rappresentanti delle associazioni e dei poli produttivi e logistici della Città Metropolitana di Roma, i quali hanno evidenziato l'utilità di un approfondimento territoriale sulle caratteristiche del tessuto produttivo, delle infrastrutture e della accessibilità dell'area definita come Quadrante Roma Est, dove la densità della popolazione e delle attività commerciali, artigianali e industriali sono più elevate.



Gli interventi infrastrutturali programmati

La mappatura degli interventi infrastrutturali ha evidenziato alcune opere in progettazione che ricadono nel Quadrante Est della Capitale e che sono compresi all'interno dei documenti strategici di programmazione nazionale.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

8

GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina
 SVINCOLO TIBURTINA: INTERVENTO DI POTENZIAMENTO DALLO SVINCOLO CENTRALE DEL LATTE ALLO SVINCOLO A24 - 2° FASE FUNZIONALE (RM105)
 Costo intervento: 65 M €
 Finanziati: 0%
 Fase: progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**

13

9

10

11

10

GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina
 INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DI CORSIE COMPLANARI AL GRA TRA VIA CASILINA E LO SVINCOLO DI TOR BELLA MONACA - 2° STRALCIO (RM329)
 Costo intervento: 27 M €
 Finanziati: 0%
 Fase: progettazione definitiva
 Fine lavori prevista: **n.d.**

9

GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina
 INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DI CORSIE COMPLANARI AL GRA TRA VIA CASILINA E LO SVINCOLO DI TOR BELLA MONACA - 1° STRALCIO (RM165)
 Costo intervento: 44 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: progettazione definitiva
 Fine lavori prevista: **n.d.**

11

A91 Roma-Fiumicino - Interventi di ulteriore fluidificazione del nodo di Roma - Realizzazione delle corsie complanari all'Autostrada A91 Roma Fiumicino tra lo svincolo di Parco de' Medici e l'A90 Grande Raccordo Anulare di Roma (RM330)
 Costo intervento: 20 M €
 Finanziati: 0%
 Fase: progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

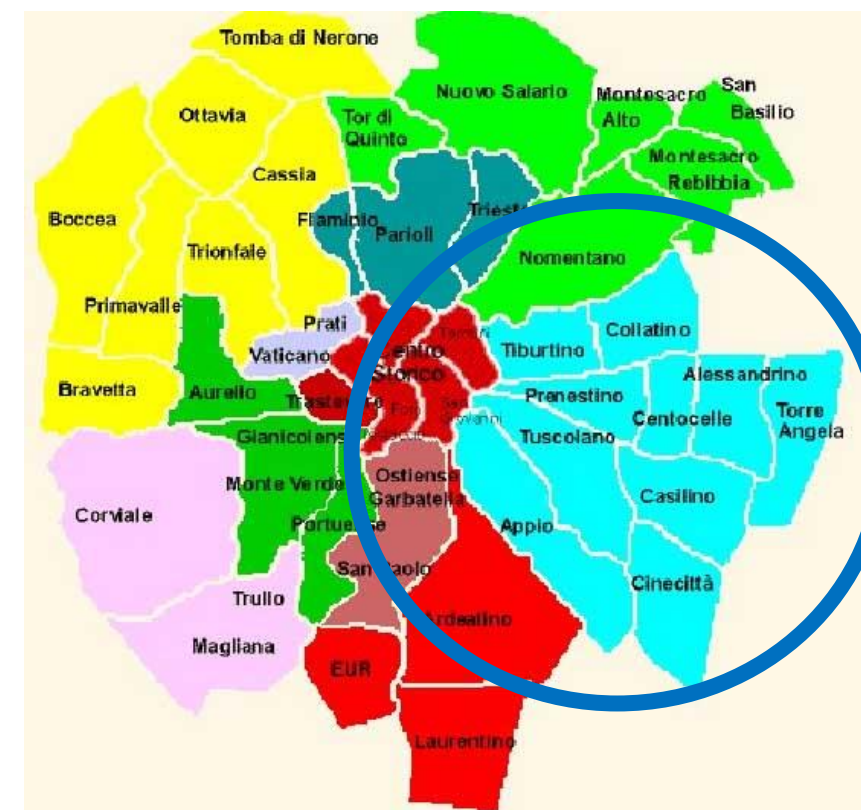
Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche
 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 Italia Veloce 2020

Fonte: Uniontrasporti, Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica, 2021

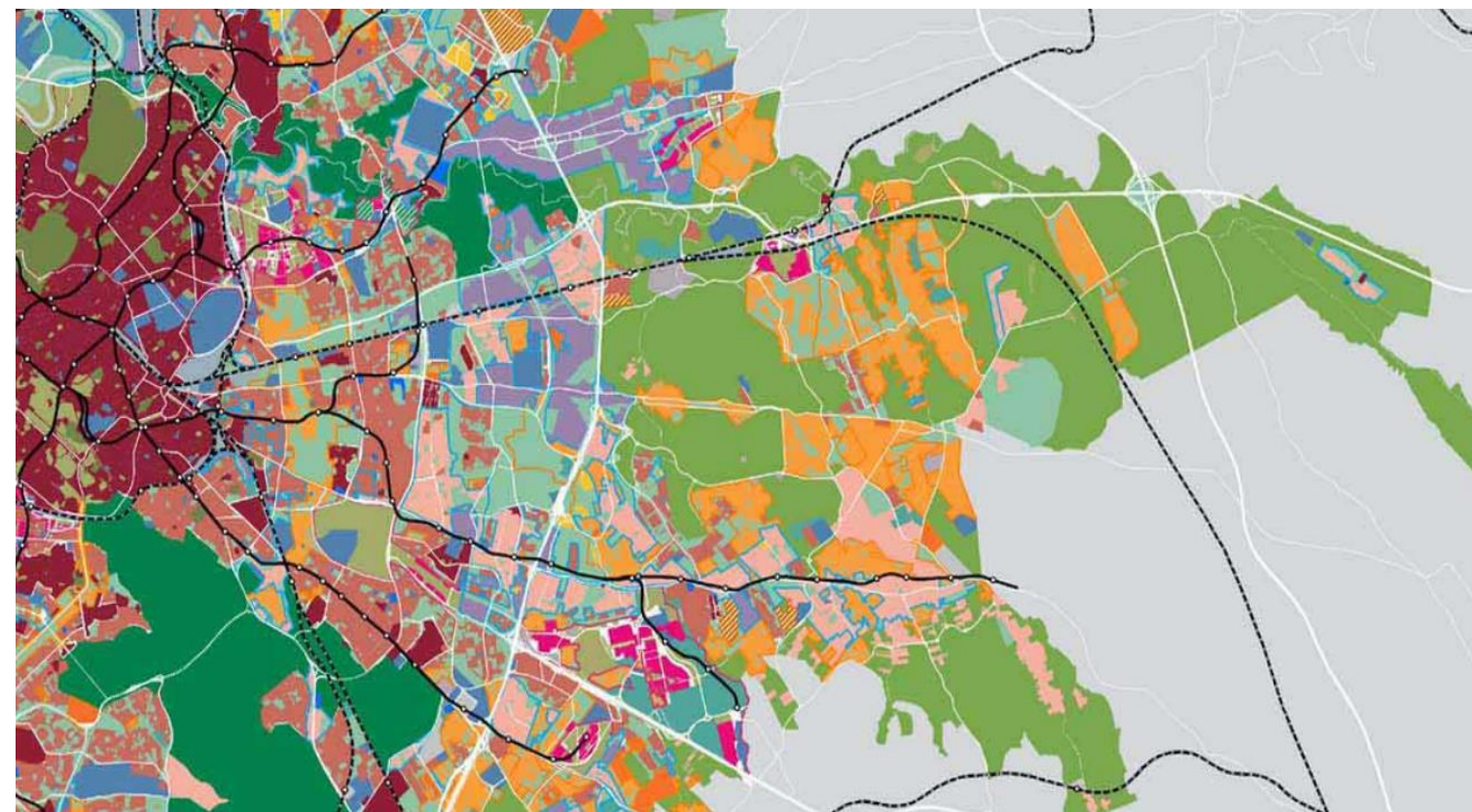
L'obiettivo del presente studio

Sulla base di quanto emerso, quindi, obiettivo di questo studio è l'approfondimento delle criticità emerse dal confronto di Uniontrasporti con le realtà economiche della provincia di Roma e che riguardano il Quadrante Est della Capitale.

Attraverso un'analisi desk e una serie di incontri saranno verificate le esigenze degli stakeholder in termini di domanda e, in relazione con quanto finora è stato previsto, in termini di creazione di infrastrutture a servizio della mobilità dell'area proponendo, se il caso, i correttivi necessari da realizzarsi in tempi brevi per avviare quanto prima gli interventi sfruttando anche le opportunità derivanti dai fondi del PNRR.

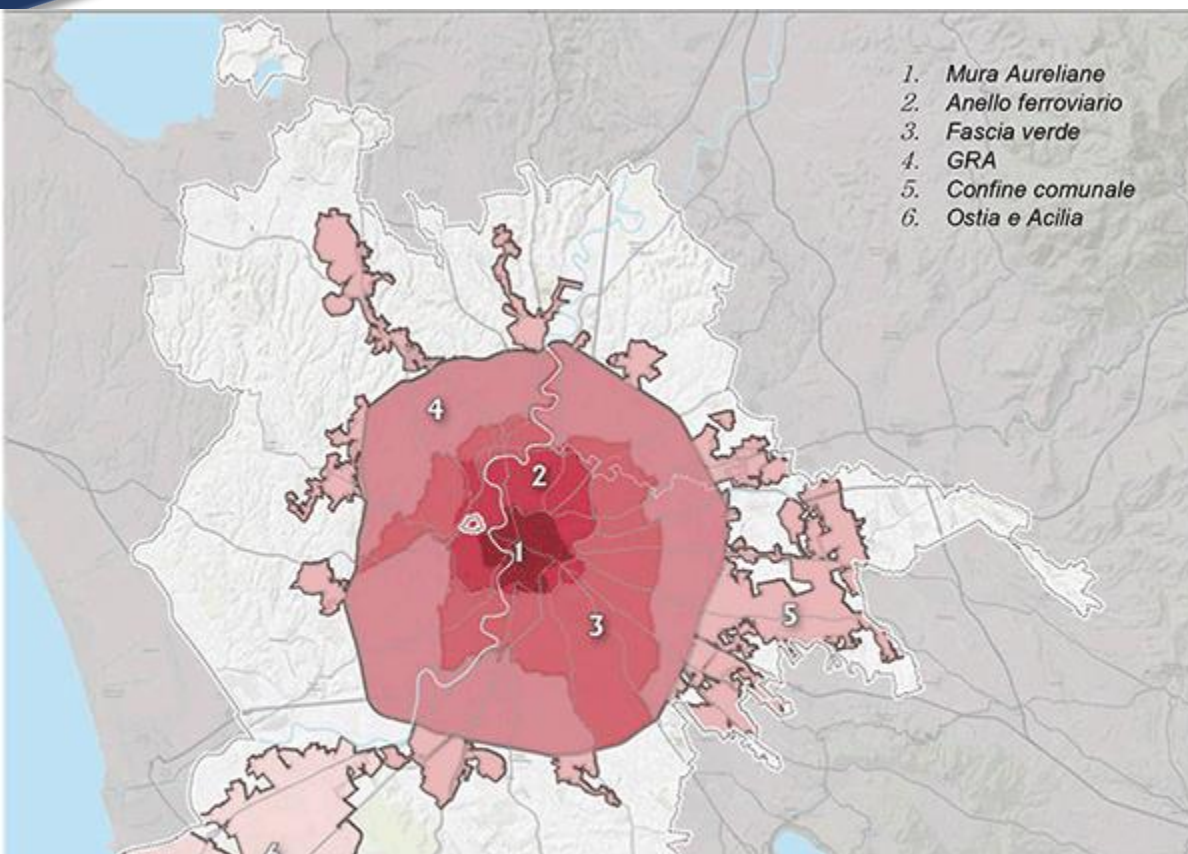


Il Piano Regolatore Generale (PRG)



Questo strumento di pianificazione primaria evidenzia degli obiettivi che debbono essere successivamente perseguiti dai piani specifici e dai singoli Municipi. Al di là dei principi generali del piano, la mobilità viene trattata specificatamente in termini di accessibilità dei territori e di servizi alle persone ed alle imprese che insistono su queste aree, compreso il Quadrante Roma Est.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)



1. Mura Aureliane
2. Anello ferroviario
3. Fascia verde
4. GRA
5. Confine comunale
6. Ostia e Acilia

Il PGTU, in quanto documento di pianificazione e programmazione del traffico urbano che coordina e mette a sistema tra loro gli interventi operativi di gestione del sistema della mobilità in generale e della viabilità, è, insieme al PUMS, lo strumento di riferimento per la comprensione dei progetti e delle fattibilità nell'area. Il PGTU differenzia la tipologia degli interventi da proporre, anche nel breve termine, per rendere coerente l'offerta di trasporto pubblica e privata con le caratteristiche dei diversi tessuti urbani esistenti.

Il PGTU è articolato su sei aree pressoché a corone concentriche, (la prima coincidente con il Centro Storico, il cui confine è stato ampliato fino alle Mura Aureliane, la seconda coincidente con la Città Compatta delimitata dall'Anello ferroviario, la terza coincidente con la Fascia Verde e la quarta che comprende l'Area Periferica delimitata dal GRA e ulteriori due aree corrispondenti al territorio urbanizzato con continuità all'esterno del GRA.

Al fine di comprendere meglio l'area di interesse è necessario inquadrarla all'interno del PGTU rilevandone la sua appartenenza alle zone 3 e 4.

Caratterizzazione del Quadrante Roma Est

Il settore orientale di Roma è caratterizzato da un fitto tessuto urbano densamente popolato e povero di verde attrezzato e servizi, e da un elevato livello di inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare.

Roma est include il Municipio IV, V, VI, VII e i seguenti quartieri:

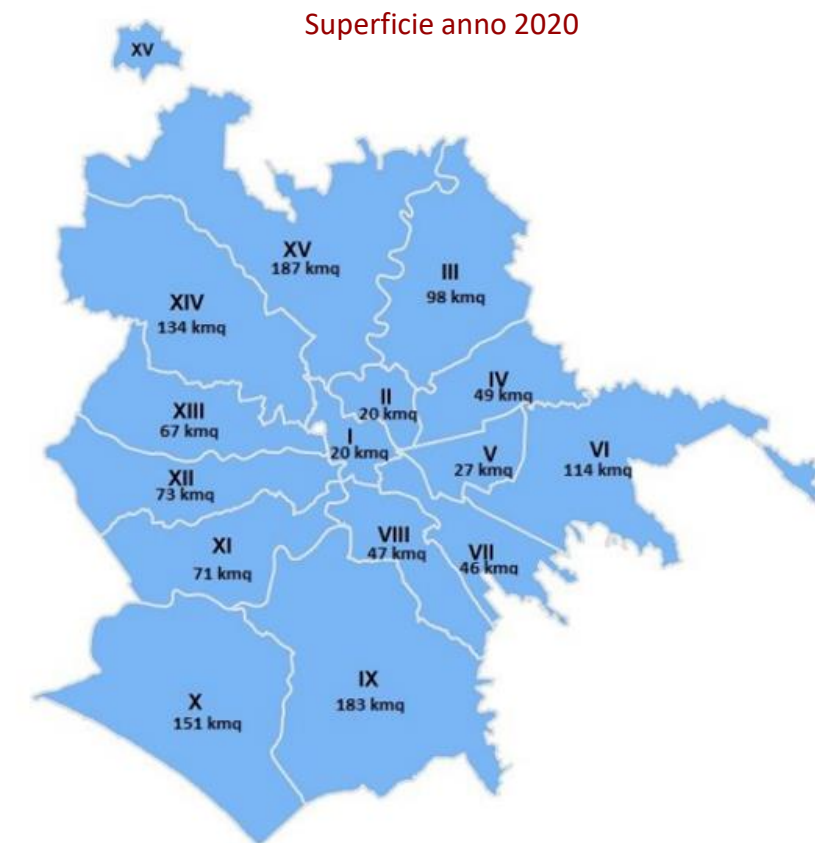
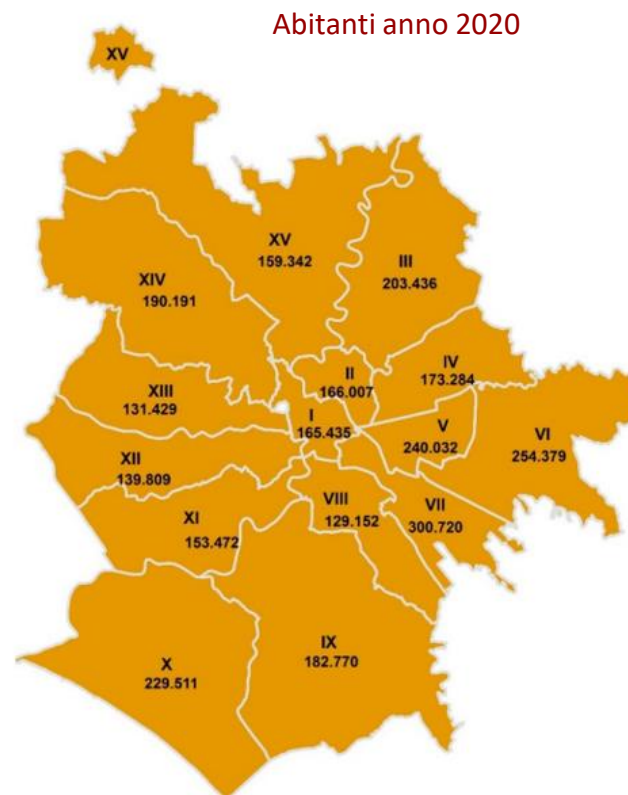
Tiburtino, Pietralata, Ponte Mammolo, San Basilio, Casal Bertone, Casal De' Pazzi, Colli Aniene, Tiburtino III, Casal Bruciato, Centrale del Latte, Tor Cervara, Torraccia, Settecamini, Case Rosse, Pigneto, Prenestino-Labicano, Villa Gordiani, Collatino, Quadraro (parte), Torpignattara, Villa De Sanctis Centocelle, Alessandrino, Quarticciolo, Tor Tre Teste, Casale Rosso, Tor Sapienza, La Rustica, zona via dell'Omo Tor Bella Monaca, Lunghezza, Lunghezzina, Torre Spaccata (parte), Torre Angela, Borghesiana, Giardinetti, Due Leoni, Torre Maura, Tor Vergata, Torrenova, Torre Gaia, Ponte di Nona, Castel Verde, Finocchio, S. Vittorino e Colle Prenestino, Tuscolano, Appio Latino, San Giovanni, Colli Albani, Re di Roma ed Arco di Travertino, Cinecittà, Cinecittà est, Capannelle, Appio Claudio, Romanina, Anagnina, Pignatelli, Morena, Osteria del Curato, Quarto Miglio.



Dimensione territoriale e demografica

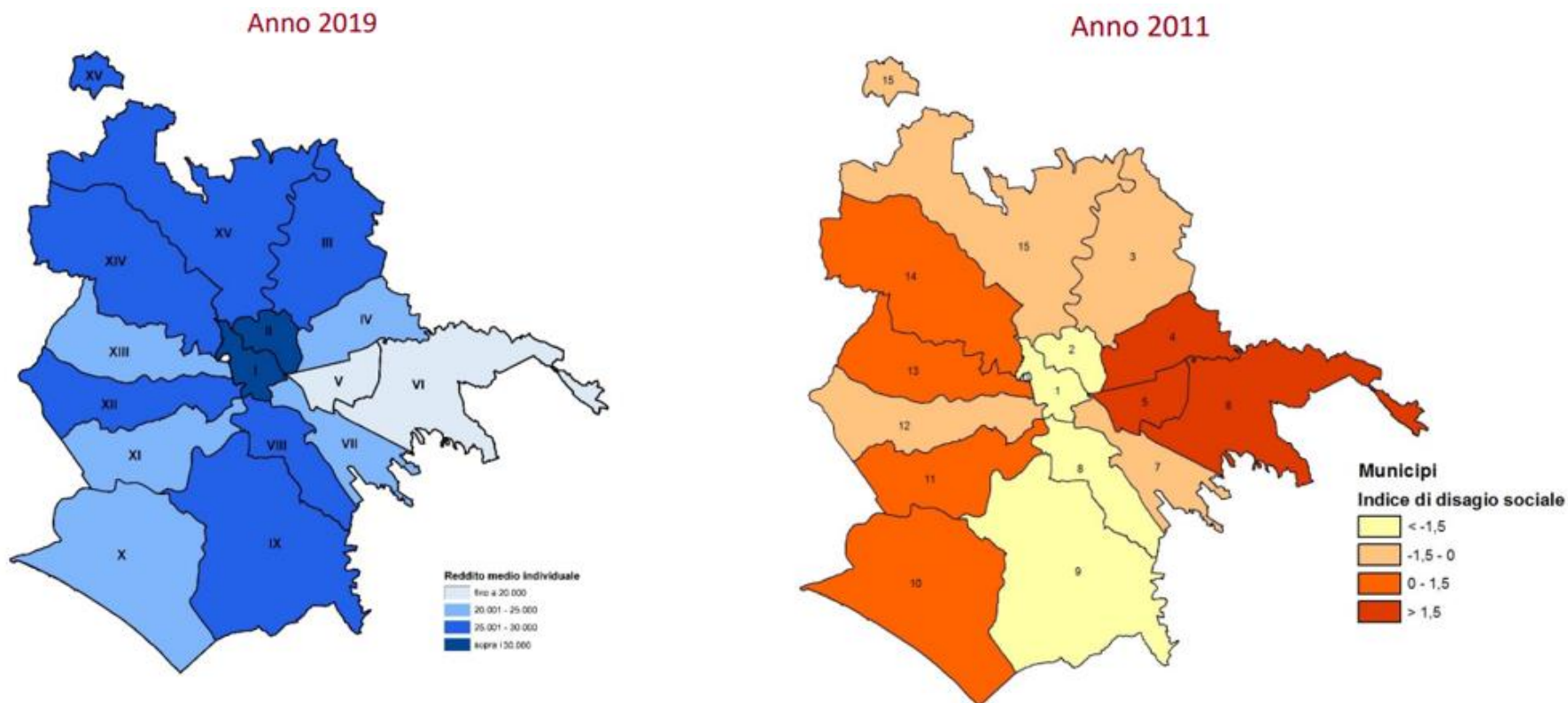
Per fornire una idea più puntuale dell'impatto che il Quadrante Est ha sul territorio comunale di Roma Capitale basta ricordare che la sua **estensione 235 kmq è superiore all'intera area del Comune di Milano** e che la **popolazione di oltre 968mila abitanti è pari a quella del Comune di Napoli**.

In senso lato si potrebbe dire che si tratta del terzo comune italiano.



Dimensione territoriale e demografica

Il Quadrante Roma Est si evidenzia come un'area di disagio sociale medio-alto con un reddito pro-capite medio-basso (nel Municipio VI si raggiunge il valore più basso della Capitale). Necessita quindi di attenzioni e interventi specifici a partire dall'incremento dei livelli di accessibilità del suo territorio.



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica e Dipartimento Risorse Economiche di Roma Capitale su dati Siatel-Agenzia delle Entrate

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale – Settore Cartografico – su dati Istat

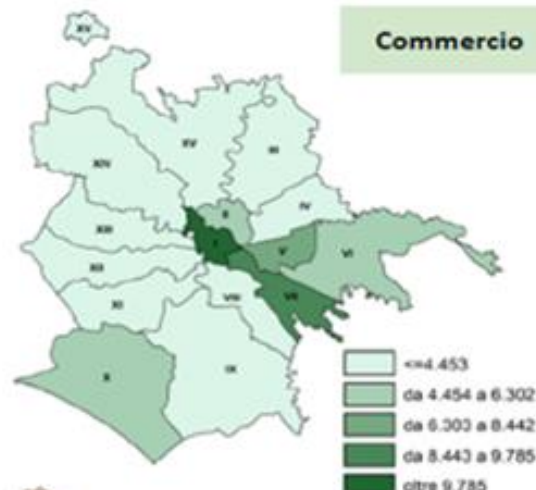
Dimensione territoriale e demografica

Anno 2020

Altri servizi



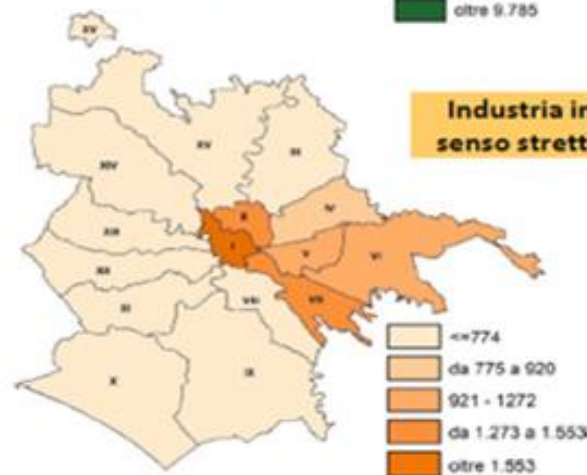
Commercio



Costruzioni



Industria in senso stretto

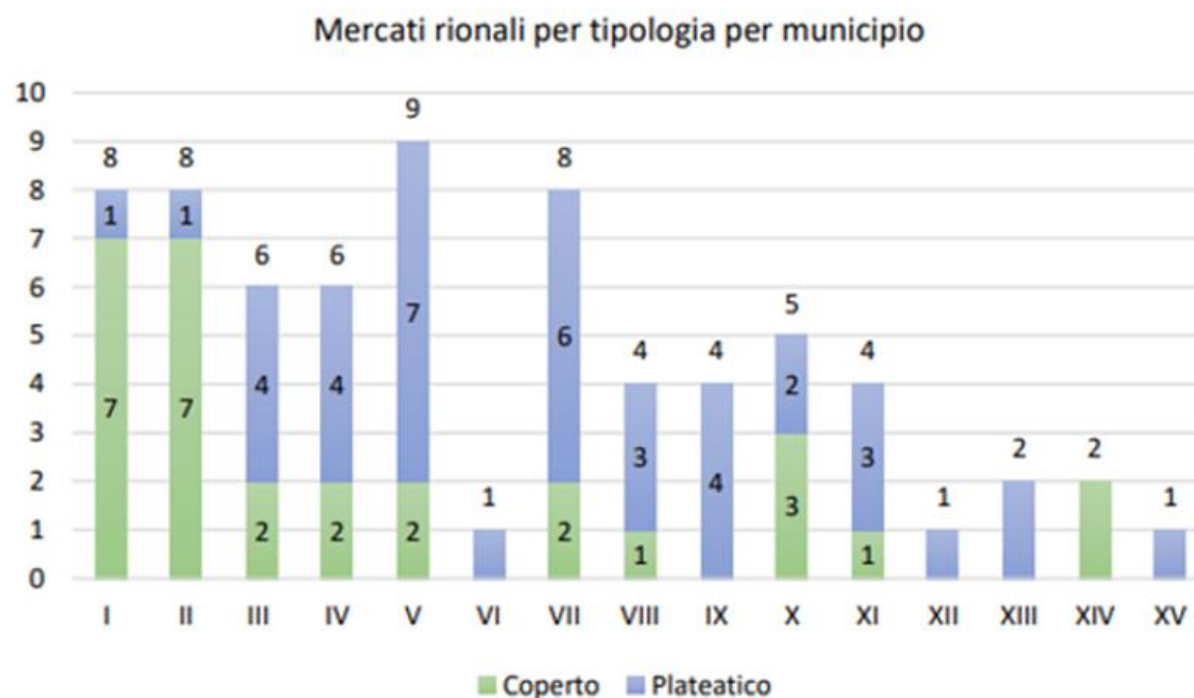


Il Quadrante Roma Est raggruppa il più alto numero di imprese attive nel commercio, nell'industria, nei servizi e nelle costruzioni.

In particolare più del 30% delle imprese presenti a Roma ha sede a Roma Est con una percentuale del 38% nel V Municipio.

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Infocamere

I mercati rionali



Il Quadrante Roma Est è inoltre caratterizzato dalla presenza del 34% dei mercati rionali romani.

Il Municipio V è il Municipio con più mercati (9).

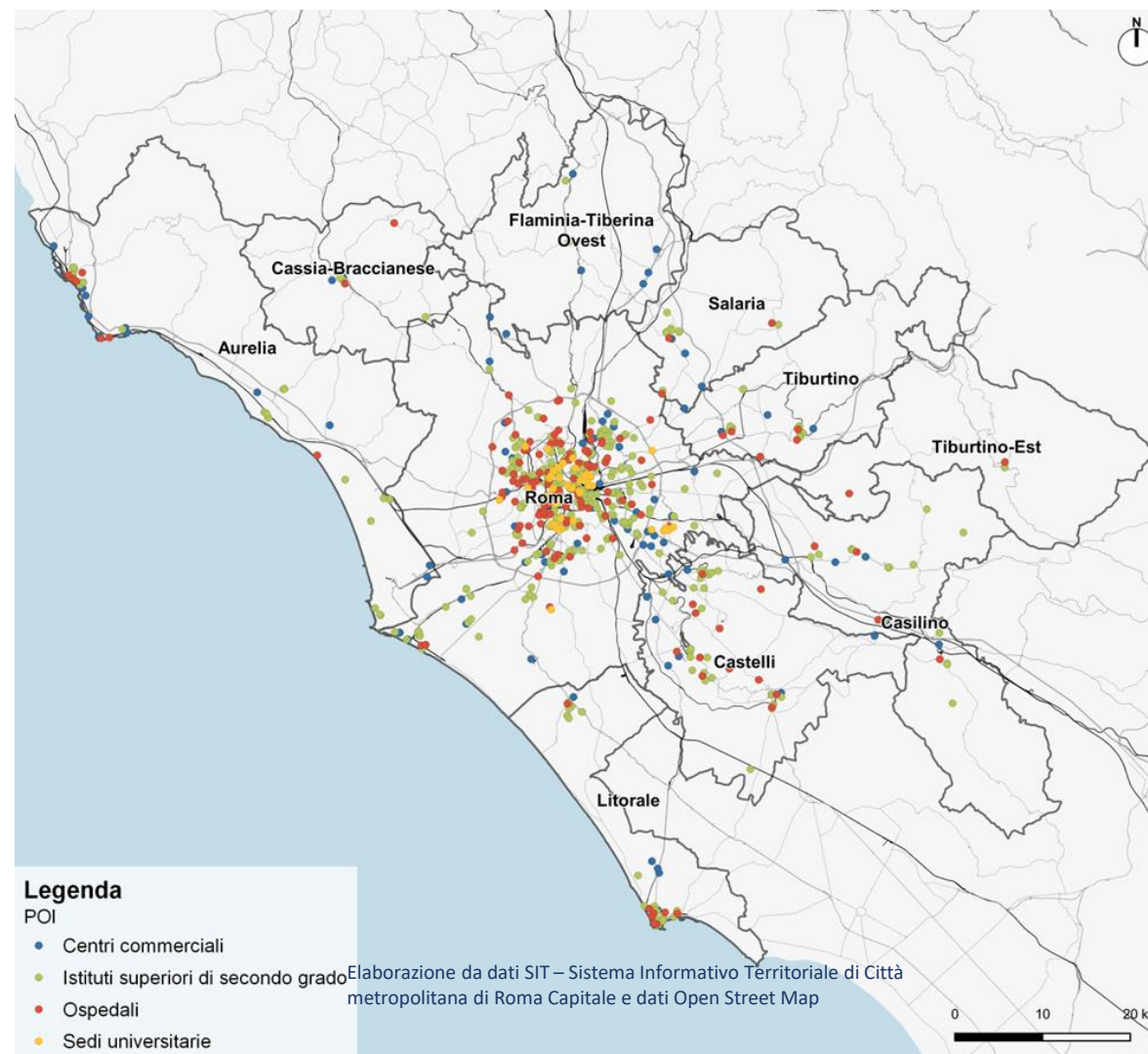
La presenza di mercati rionali è in linea con la numerosità della popolazione residente e costituisce un importante elemento di aggregazione e sviluppo ma anche un generatore/attrattore di traffico.

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Dipartimento Sviluppo Economico e Attività Produttive

I servizi e i punti di interesse

L'analisi della localizzazione della rete delle Università, dei Poli ospedalieri e della rete della grande distribuzione commerciale e intrattenimento all'interno dell'area metropolitana di Roma, restituisce l'immagine di un territorio ancora strutturato intorno ai centri consolidati (grazie alle Università) e al sistema infrastrutturale, in particolare quello stradale e autostradale (raccordo, dorsali e bretelle dell'A1 e A24).

Anche in questo caso la funzione del Quadrante Est è ben delineata nella figura.



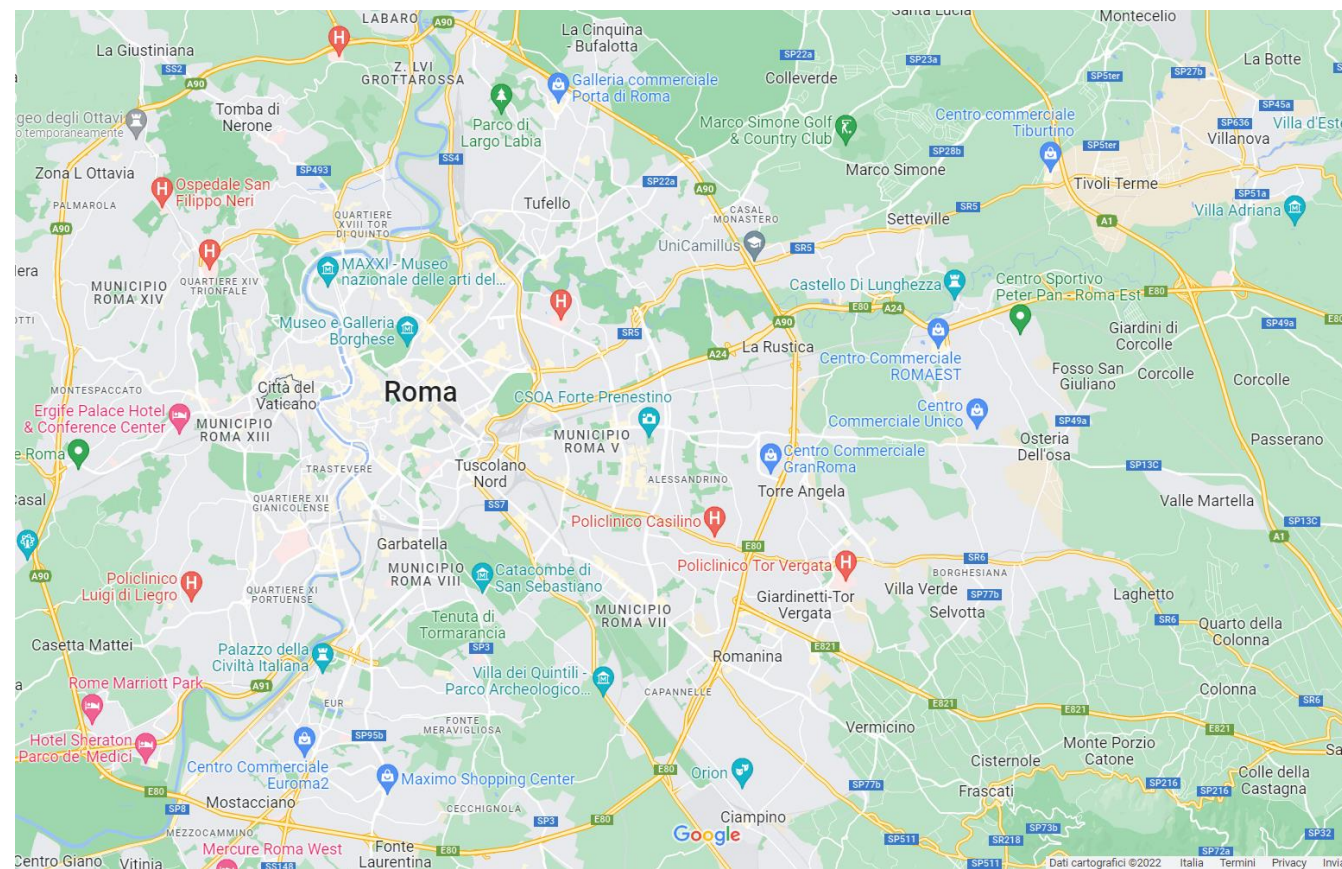
L'offerta di accessibilità

Il Quadrante Roma Est è una importante porta di accesso alla città per i veicoli privati e il traffico pesante.

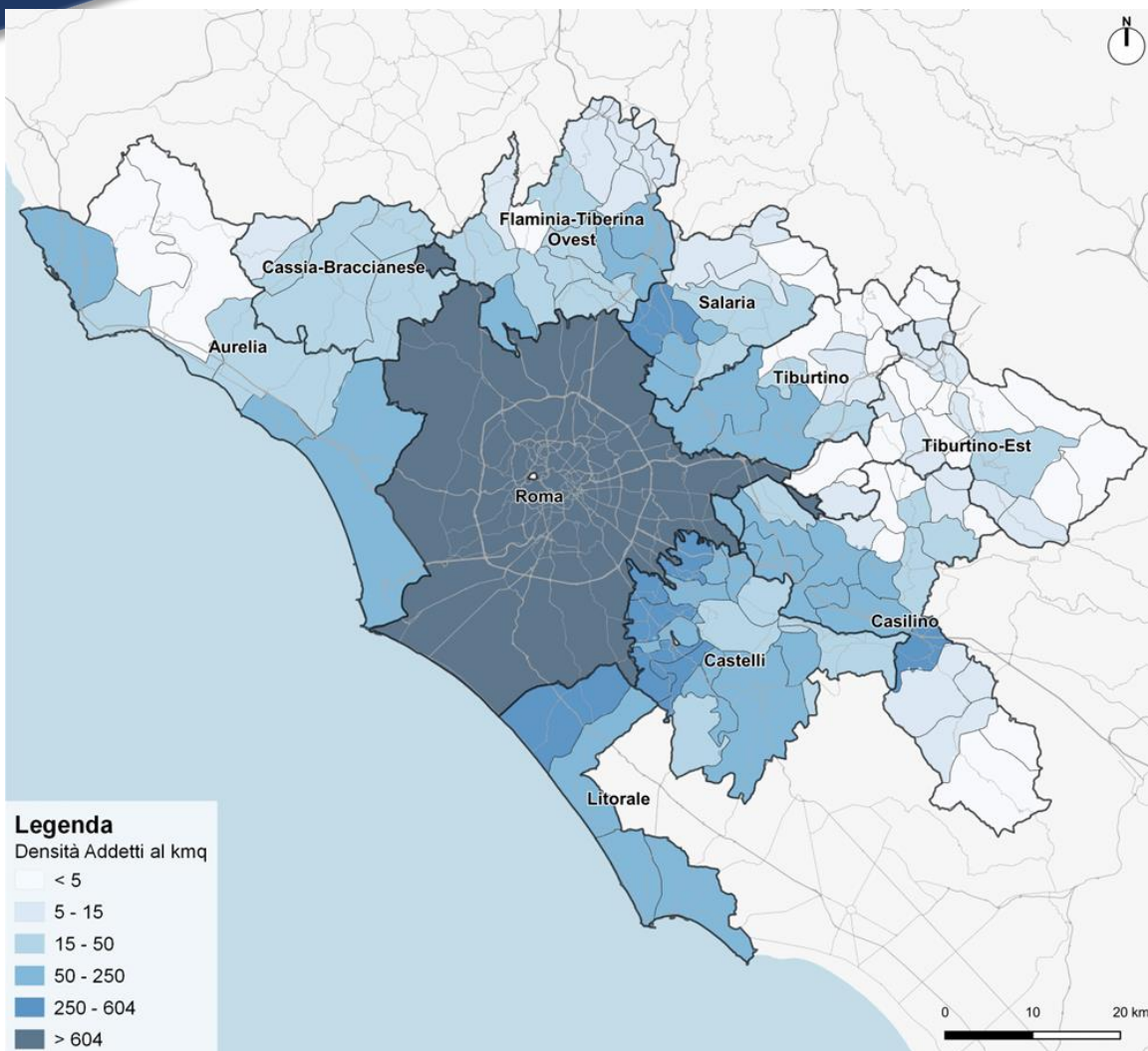
È attraversato da direttrici di traffico importanti quali Via Tiburtina, la tratta autostradale A24, Via di Tor Cervara, Via Collatina, Via Prenestina, e Via Casilina.

È servito nella parte più vicino al Centro da metro B e C e ha un numero di fermate bus che diminuisce con l'allontanarsi dal centro passando da 17,5 fermate per kmq del municipio V a 5,6 fermate per kmq del Municipio VII.

Gli parcheggi di scambio sono posizionati sulla Via Tiburtina (Santa Maria del Soccorso, Ponte Mammolo e Rebibbia) e sulla Via Casilina (Borghesiana, Fontana Candida, Giardinetti, Grotte Celoni, Pantano).



La domanda di accessibilità



La domanda di accessibilità può essere opportunamente derivata anche dalla densità degli addetti. Dal punto di vista dei bacini di riferimento, è evidente il ruolo predominante di Roma Capitale, baricentrica rispetto alla sua Area Metropolitana.

Si notano alcune aree ad alta concentrazione di addetti anche nel Quadrante Roma Est.

Spiccano, in particolare, le aree commerciali e produttive dislocate in modo puntuale nei vari Municipi del territorio ed in modo evidente sulle direttrici radiali di accesso alla città.

Indici di incidentalità/mortalità

Municipio	Tasso di incidentalità
Municipio IV	1,4
Municipio V	0,7
Municipio VI	1,6
Municipio VII	0,7
Media Roma	0,9

La presenza di arterie di traffico ad alto scorrimento, la cattiva manutenzione stradale e l'alto numero di veicoli presenti rendono Roma Est una delle area di Roma dove il tasso di incidentalità/mortalità è molto alto e superiore alla media romana di 0,9.

Nel 2019 il numero di sinistri è in ascesa in tutti i Municipi di Roma. Il V in particolare ha visto un incremento del 15,3%

A parte il centro, le strade più interessate da incidenti sono a est la via Prenestina e la via Casilina fuori dal GRA, a sud la Colombo sia all'interno che all'esterno del GRA, a ovest la via Aurelia dentro il GRA.

Fonte: Ufficio Statistico Roma Capitale, anno 2019

I poli attrattori

I poli attrattori esistenti

L'area di riferimento è caratterizzata da fitti insediamenti urbani, viabilità non principale nata senza un progetto trasportistico e poli attrattori prevalentemente di tipo commerciale e industriale. I principali poli attrattori ad oggi sono:

- 01** Tecnopolo
- 02** CAR - Centro Agroalimentare Roma
- 03** Centro commerciale Roma Est
- 04** Università Tor Vergata
- 05** Centro Carni e Mercato dei fiori*
- 06** GRAN Roma + Hotel Hilton
- 07** AREA MISTICA
- 08** Cinecittà studios
- 09** Cinecittà 2 e Area commerciale Tuscolana
- 10** Università Medica Internazionale – UniCamillus
- 11** Centrale del Latte
- 12** Tecnocittà
- 13** Fabbrica dolciaria Gentilini
- 14** Leonardo
- 15** Amazon
- 16** Aruba

** Trasferito a fine ottobre 2022 e in via provvisoria*

I poli attrattori in fase di realizzazione

I piani di sviluppo della città (Nuovo Piano Regolatore, PUMS) comprendono diverse importanti iniziative di crescita all'interno del Quadrante Rome Est. In particolare sono previsti i seguenti progetti che andranno a impattare su traffico e tessuto urbano:

- 01** Stadio AS ROMA Pietralata (2025)
- 02** Sede Istat 2025 Pietralata (inizio lavori 2023)
- 03** Studentato La Sapienza Pietralata ex SDO (2024)
- 04** Technopole, Polo per l'alta formazione in tecnologie innovative La Sapienza. Pietralata ex SDO (2024)
- 05** Area uffici: Quartier Generale FS e Torri direzionali Pietralata ex SDO (2024)
- 06** Expo 2030: 140 ettari lungo la via Tiburtina con la costruzione di un sistema di poli, a partire dal Polo Est (in fase di predisposizione)

**Verifica e
attualizzazione della
programmazione per
l'area Est di Roma**

Le infrastrutture di trasporto e i servizi esistenti

L'accessibilità ai poli attrattori è garantita dalle seguenti infrastrutture e servizi correlati:

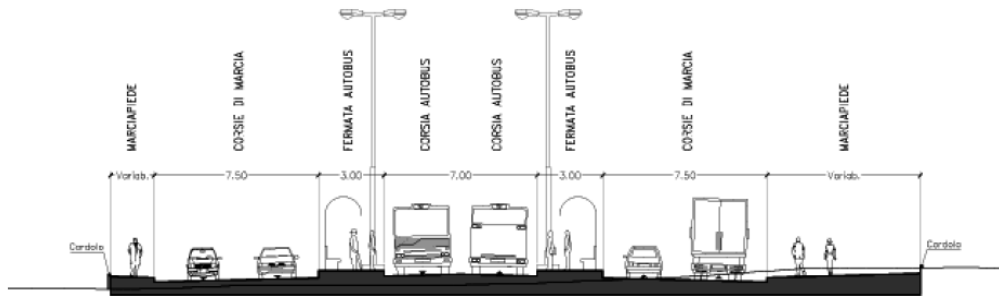
- GRA
- Via Tiburtina
- Via Casilina
- Via Prenestina
- Via Tor Cervara
- Via Appia
- Via Tuscolana
- Metro A
- Metro B
- Metro C
- Linee bus a bassa frequenza
- Navette aziendali per Tecnopolo e Tecnocittà
- FL2 Roma Tiburtina - Tivoli

Le infrastrutture in realizzazione

Accanto alle infrastrutture esistenti sono in realizzazione, entro il 2024, importanti opere infrastrutturali che andranno a risolvere i problemi di accessibilità che sono rilevanti per il Quadrante Roma Est:

- Raddoppio Tiburtina;
- Linea tranviaria «via Tiburtina» che collegherà piazzale della stazione Tiburtina, ad ovest, con viale regina Elena e piazzale del Verano;
- Linea tranviaria «Termini-Giardinetti-Tor Vergata»;
- Linea tranviaria «Palmiro Togliatti» collegherà la linea B alla linea A e creerà nodi di interscambio anche con la linea C;
- Piano mobilità Ryder Cup

Focus: raddoppio Via Tiburtina

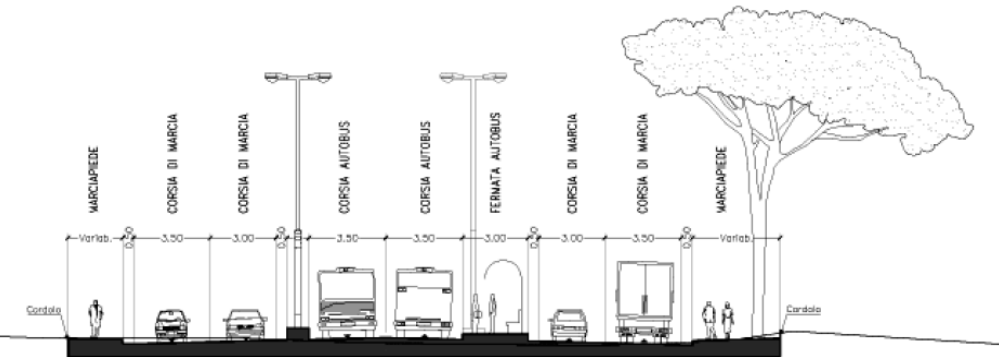


Sezione di carreggiata con corridoio trasporto pubblico e banchine di fermata su due lati

La Tiburtina è ancora oggi una delle principali vie consolari che nel tempo ha mantenuto sostanzialmente invariata la sua funzione di accesso viario al centro della città di Roma pertanto lo sviluppo del quadrante passa necessariamente dall'allargamento di questa arteria soprattutto per le esigenze del trasporto commerciale.

L'intervento in corso (fine lavori settembre 2023) prevede l'allargamento della sede stradale della Via Tiburtina dall'incrocio di via Casale San Basilio-Tor Cervara (Km 9,300) sino al confine comunale (Km 15,800) per circa 7.000m con una larghezza media di 30m, la realizzazione di sei corsie di marcia delle quali due in direzione Tivoli della larghezza $2 \times 3,50\text{m}$, due in direzione Roma della larghezza di $2 \times 3,50\text{m}$ e due corsie in centro strada per il "corridoio" di trasporto pubblico.

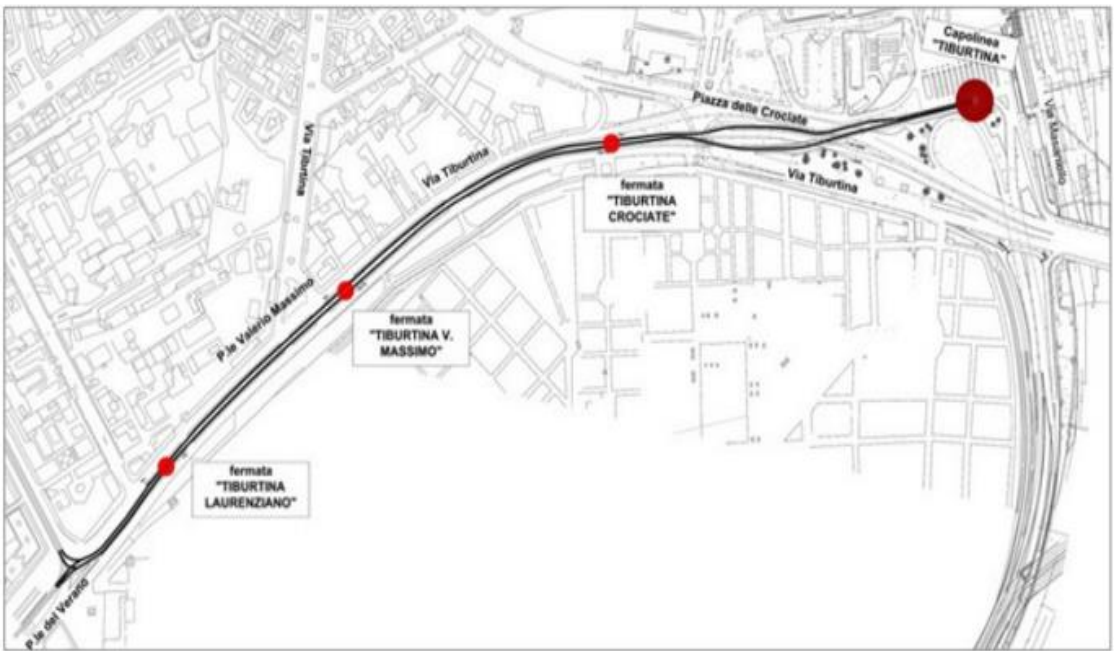
L'intervento prevede, inoltre, la realizzazione di quattro anelli stradali paralleli e strettamente funzionali alla viabilità primaria della Tiburtina che potranno drenare il traffico all'interno delle zone industriali nonché otto aree adibite a parcheggi per un totale di 800 posti.



Sezione di carreggiata con marciapiedi laterali, arredo urbano e banchina di fermata su un lato

Fonte: Progettare sicurezza n 1/2 - 2006

Focus: Tranvia Via Tiburtina



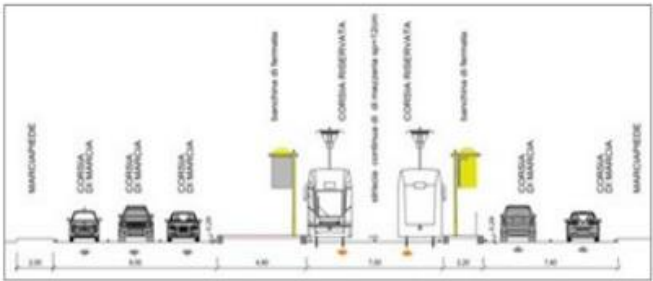
La tranvia realizza il collegamento tra viale Regina Margherita-piazzale del Verano e la Stazione Tiburtina. Il nuovo percorso si dirama dalla rete esistente in corrispondenza di piazzale del Verano, si sviluppa lungo la direttrice di via Tiburtina, utilizzando in gran parte la corsia preferenziale esistente, fino ad attestarsi con il nuovo capolinea a **Piazzale Ovest** della Stazione Tiburtina, del quale è già in programma la riqualificazione.

Il progetto prevede, oltre al nuovo capolinea, tre fermate in corrispondenza delle attuali a servizio delle linee bus.

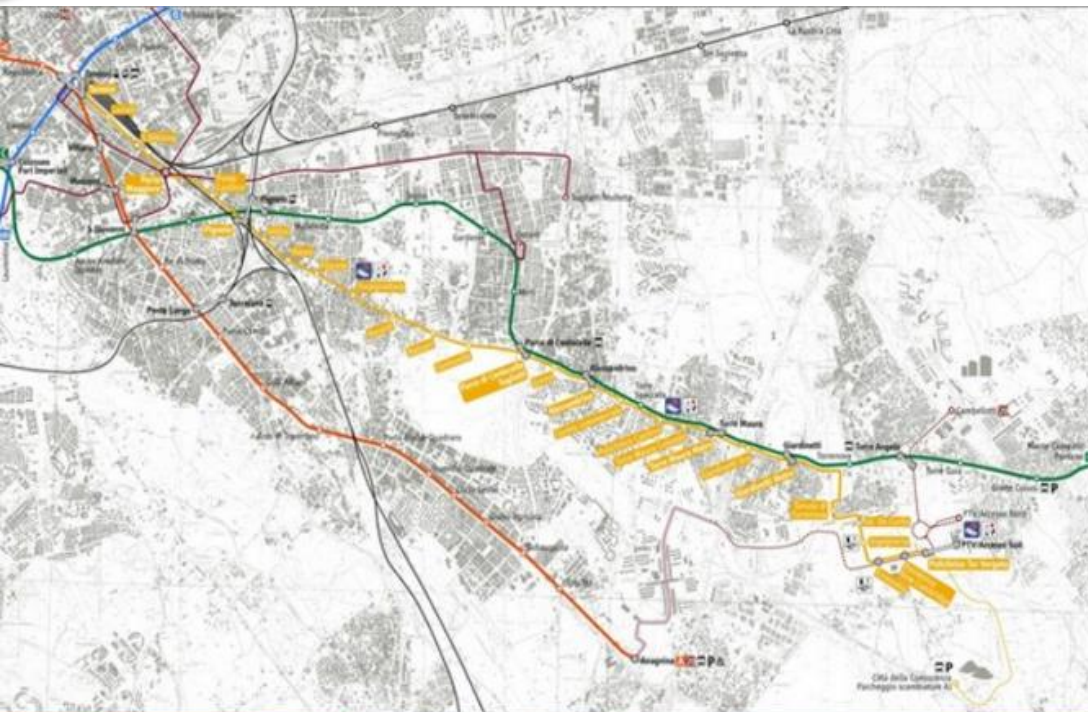
CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Lunghezza del tracciato	1,3 km
Passeggeri trasportati per senso di marcia	2.200/h
Velocità commerciale	15 km/h
Costo stimato	23.454.693
Importo del finanziamento	23.454.694
Tempi di realizzazione (mesi)	13
VIA/Assoggettabilità a VIA	VIA

La tramvia di via Tiburtina è una infrastruttura prevista nel PUMS adottato da Roma Capitale nel 2019. La prima tratta (Verano-Tiburtina FS) è stata finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con circa 23,5 milioni di euro. La realizzazione di questa infrastruttura consentirebbe di collegare in modo rapido, sicuro ed efficiente aree molto popolate, nonché di aumentare la copertura territoriale del sistema trasportistico cittadino.



Focus: Linea Termini-Giardinetti-Tor Vergata



L'intervento riguarda la riqualificazione della linea ferroviaria Laziali-Giardinetti attualmente esistente, potenziata con due prolungamenti. Il primo, dall'attuale attestamento delle Ferrovie Laziali, lungo via Giolitti, verso la testata della Stazione Termini. L'altro, verso il Campus Universitario e il Policlinico di Tor Vergata. A seguito della presentazione dell'istanza di finanziamento al MIT (Dicembre 2018), il progetto è rientrato nella graduatoria di merito. Tuttavia il MIT ha rilevato che l'intervento fosse migliorabile con l'adozione dello scartamento ordinario. Pertanto sono state richieste integrazioni documentali da presentarsi entro Aprile 2020.

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	
Lunghezza del tracciato	12,8 km
Passeggeri trasportati per senso di marcia	3.000/h
Velocità commerciale	17 km/h
Costo stimato	213.824.298
Importo del finanziamento	!
Tempi di realizzazione (mesi)	61
VIA/Assoggettabilità a VIA	VIA

Si tratta del rifacimento delle vecchie ferrovie laziali. La linea partirà dalla stazione Termini, dalle attuali ferrovie laziali lungo via Giolitti, snodandosi lungo via Casilina e arriverà con un prolungamento al Campus universitario e al Policlinico di Tor Vergata. Ammessa a finanziamento dal MIMS per 213,8 milioni di euro, sono in corso gli studi di fattibilità ai fini dell'approvazione per poi bandire la gara d'appalto.



Focus: Tranvia Palmiro Togliatti



La tranvia lungo Viale Palmiro Togliatti costituisce un sistema fondamentale di connessione, con funzione di rammaglio, della rete tranviaria con la rete metropolitana (linee A, B, e C) e ferroviaria (linea FL2). La nuova tranvia, infatti, collega la stazione metropolitana di **Ponte Mammolo** (linea B) con quella di **Subaugusta** (linea A), percorrendo tutto **viale Palmiro Togliatti**, scambiando con la nuova linea C presso il nodo di Centocelle e con la linea ferroviaria regionale FL2 presso il viadotto di sovrappasso della linea ferroviaria stessa (fermata **Palmiro Togliatti**).

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	
Lunghezza del tracciato	7,8 km
Passeggeri trasportati per senso di marcia	3.500/h
Velocità commerciale	15 km/h
Costo stimato	184.256.600
Importo del finanziamento	184.256.600
Tempi di realizzazione (mesi)	22
VIA/Assoggettabilità a VIA	VIA

La nuova tranvia collegherà la stazione metropolitana di Ponte Mammolo (linea B) con quella di Subaugusta (linea A), percorrendo tutto **viale Palmiro Togliatti**, scambiando con la nuova linea C presso il nodo di Centocelle e con la linea ferroviaria regionale FL2 presso il viadotto di sovrappasso della linea ferroviaria stessa (fermata **Palmiro Togliatti**). Finanziata nell'ambito dei fondi PNRR, sono in corso gli studi di fattibilità ai fini dell'approvazione per poi bandire la gara d'appalto.



Focus: la nuova stazione Pigneto



Il triangolo Prenestina-Casilina-Pigneto si riqualifica mediante la creazione della stazione ferroviaria come nodo di interscambio fra treni regionali e metro C, con una nuova piazza che copre il vallo ferroviario attuale che separa il quartiere. Il progetto è stato presentato in assemblea pubblica al Pigneto a luglio 2022 e ora è in corso il dibattito pubblico per la partecipazione dei cittadini, prima della Conferenza dei Servizi. Il progetto è finanziato da Rete Ferroviaria Italiana con fondi del PNRR.

Sintesi dei progetti in corso

- Parcheggio di scambio a Casal Monastero
- Viabilità di collegamento, parallela a via del Casale di San Basilio, tra via Nomentana e lo svincolo GRA Centrale del Latte in asse con via Nino Tamassia
- Sottopasso GRA e complanari tra via Casilina e svincolo Tor Bella Monaca
- Raddoppio Lunghezza-Guidonia (FL2) (2026)
- Collegamento metro C torre Angela (condizionato expo 2030)
- Tram Togliatti (2026)
- Completamento dell'anello ferroviario (2026)
- Vallo del Pigneto e fermata Pigneto (2025)
- Prolungamento della linea B fino a Casal Monastero (2026*)

* *sub iudice contenzioso*

Sintesi dei progetti in fase di finalizzazione

- Nodi di scambio
- La città a 15 min
- Progettazione della Tranvia Anagnina-Tor Vergata-Casilina
- Progettazione tranvia Cinecittà-Appia Antica-Eur Viale Marconi
- Ferrovia Tratta Ciampino-Termini (Nuove stazioni Statuario, Selinunte, Zama)
- Collegamento Anagnina-Tuscolana-Appia Nuova
- Lavori in partenza ciclopedonale per attraversare il Raccordo anagnina fino a Romanina Nuova

Focus: Nodi di scambio



I nodi di interscambio del sistema di trasporto sono punti della rete in cui avviene il trasferimento degli utenti da un modo di trasporto all'altro (per esempio: auto-metropolitana; treno-bus, etc.). La progettazione e l'organizzazione dei nodi di interscambio hanno come obiettivi quello di incentivare gli utenti all'utilizzo dei trasporti collettivi per spostamenti di medio e lungo raggio e di riqualificazione urbanistica. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile prevede la creazione di nodi di scambio gomma-ferro a supporto della viabilità. Nello specifico quelli che hanno come impatto principale il territorio del Quadrante Est di Roma sono evidenziati nella figura.

Focus: La città in 15 minuti

Il modello della 'Città dei 15 minuti' permette di rendere concrete le tre grandi sfide che sono al centro delle politiche urbane a livello internazionale: **sostenibilità, innovazione e inclusione**.

Il Programma, sviluppato in collaborazione tra l'Assessorato all'Urbanistica e l'Assessorato Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la città dei 15 minuti attraverso un ampio coinvolgimento dei singoli Municipi, prevede di rigenerare una prima serie di ambiti territoriali, uno per ciascun Municipio con l'obiettivo di:

- ricucire la città;
- costruire un prototipo della città dei 15 minuti in relazione allo spazio pubblico;
- intervenire operativamente con un progetto per municipio da avviare nel 2023.

Nel Quadrante Roma Est insistono 2 progetti, uno a Settecamini (Municipio IV), l'altro a La Rustica (Municipio V).

Focus: i progetti per il Quadrante Roma Est – Municipio IV Settecamini

Municipio IV
Ambito: SETTECAMINI



Obiettivi specifici

- Realizzazione di una nuova viabilità di ricucitura tra via Quintiliolo e via Attilio Bertolucci;
- Riqualificazione delle strade secondarie e della viabilità primaria di via Casal Bianco, via di Settecamini, via Quintiliolo e via Attilio Bertolucci;
- Riqualificazione di alcune aree a verde pubblico come Parco Tozzi e aree verdi limitrofe, Area verde viale Attilio Bertolucci fronte viale Stefano D'Arrigo, Area verde angolo via Rubelia e via Casal Bianco;
- Riqualificazione della ex Casa del Popolo dove collocare una biblioteca e un centro visite alle aree archeologiche.

Focus: i progetti per il Quadrante Roma Est – Municipio V La Rustica

Municipio V
Ambito: LA RUSTICA



Obiettivi specifici

- Realizzazione di spazi di aggregazione dove riunire il comitato di quartiere o le associazioni;
- Riqualificazione spazio parcheggio della scuola di via Delia
- Riqualificazione dello spazio comunale esterno alla stazione La Rustica città
- Completamento degli impianti sul Parco Caduti di Marcinelle in via Casalbordino con spazi sportivi e spazi di aggregazione di altro tipo;
- Ristrutturazione dell'area di Casale Caletto con sistemazione giochi, campo polivalente e spazi verdi
- Nuovi percorsi ciclo-pedonali dalla scuola di via Delia a largo Corelli.

Ulteriori progetti in corso nel Quadrante Roma Est



La demolizione delle rampe prospicienti la stazione Tiburtina consentirà la riqualificazione dell'area antistante la stazione e riorganizzazione degli attestamenti delle linee del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Ulteriori progetti in corso nel Quadrante Roma Est



Sottopasso GRA e complanari tra via Casilina e svincolo Tor Bella Monaca (I lotto): l'opera, di competenza ANAS, è finalizzata al potenziamento delle viabilità complanari e delle connessioni al GRA, per un tratto di viabilità di circa 3 km tra lo svincolo di Tor Bella Monaca e la via Casilina. L'intervento, suddiviso in due lotti, realizzerà nuove viabilità per uno sviluppo complessivo di circa 9,5 km. Il primo lotto prevede la realizzazione di complanari del GRA dallo svincolo Casilina fino al nuovo sottopasso all'altezza di via Walter Tobagi. Allo stato attuale si è in attesa della stipula di una convenzione integrativa tra Roma Capitale e ANAS per dare inizio ai lavori.

I colloqui con i Municipi

I Municipi interessati

I progetti illustrati sono riferiti alla programmazione di Roma Capitale che interessa il Quadrante Roma Est e riguardano soprattutto la grande viabilità e gli assi primari. La programmazione territoriale di competenza dei Municipi necessita di essere verificata in modo da avere un quadro completo della mobilità anche locale.

Per questa ragione sono stati contattati i Presidenti dei Municipi in modo da raccogliere informazioni direttamente sul territorio identificato come Quadrante Est:

- Municipio IV: Massimiliano Uberti
- Municipio V: Mauro Caliste
- Municipio VI: Nicola Franco
- Municipio VII: Francesco Laddaga

Gli stakeholder intervistati

MUNICIPIO IV

- Adriano Brescia – Presidente Commissione Assetto Territorio

MUNICIPIO V:

- Mauro Caliste – Presidente del Municipio
- Maura Lostia - Assessora Lavori Pubblici, Segnaletica e Manutenzione stradale, Edilizia privata e pubblica, Piani Urbani Parcheggi, Mobilità, Trasporti e opere TAV
- Sergio Scalia - Assessore Politiche urbanistiche, Bilancio, Politiche economiche e finanziarie, Tributi, Demanio, Patrimonio, Decentramento, Trasparenza ed Attuazione del Programma

MUNICIPIO VII:

- Francesco Laddaga – Presidente del Municipio

Il Presidente del Municipio VI non ha risposto all'invito.

Le indicazioni degli stakeholder

Sono complessivamente soddisfatti dei progetti in corso e di quelli pianificati sottolineando la necessità di procedere con la loro realizzazione in tempi brevi.

Emerge la necessità di migliorare accessibilità dell'area della Centrale del Latte.

Il termine dei lavori per il raddoppio della Tiburtina va a risolvere una situazione storica di congestione e in parte ad alleggerire area Tecnopolo.

Viene espressa la necessità di rivedere la viabilità per il traffico merci.

L'area di Mistica dove sono presenti diverse aziende ed associazioni presenta difficoltà di accesso.

Perplessità e preoccupazione vengono espresse per la nuova organizzazione viaria dell'area ex SDO.

Il Presidente del Municipio V si è detto disponibile a ospitare una giornata di confronto sul tema degli interventi di accessibilità che insistono sul Quadrante Roma Est.

Una prima sintesi

Nel Quadrante Roma Est, già identificato come critico in termini di accessibilità, sono dunque concentrati molti dei progetti infrastrutturali di miglioramento della viabilità primaria e di nuove infrastrutture per il trasporto pubblico.

Gli interventi pianificati e in corso avranno un impatto decisivo sul miglioramento della viabilità andando a risolvere per la gran parte i problemi di congestione e accessibilità dell'area così come evidenziato anche negli incontri con gli stakeholder dei Municipi interessati.

Sono presenti, tuttavia, alcuni elementi di criticità che richiedono ulteriori riflessioni.

**Scenari per
interventi
integrativi**

Quali proposte di interventi aggiuntivi

In aggiunta agli interventi in fase di realizzazione e/o già pianificati - per i quali è necessario attuare un'attività di monitoraggio costante e puntuale sui tempi di chiusura dei cantieri - è fondamentale attuare iniziative specifiche di rafforzamento dei livelli di accessibilità del territorio rivolte a:

- Centro Agroalimentare di Roma
- Area Tecnopolo
- Tor Tre Teste Area di Mistica
- Ryder Cup
- Nuovo stadio dell'AS Roma

Il «decumano» del Quadrante Est

- L'asse viario lungo la Tiburtina rappresenta storicamente la cifra distintiva del Quadrante industriale di Roma Est.
- Quasi parallela alla via Tiburtina scorre la A24. In questo tratto la strada, è gratuita tra l'innesto della Tangenziale Est e l'innesto del GRA e a tariffa fissa tra Settecamini e Lunghezza (sistema aperto). Per evitare il pagamento del pedaggio molti veicoli si riversano sulla viabilità ordinaria andando a complicare ulteriormente la congestione esistente.
- L'area della cosiddetta **Tiburtina Valley** ha diverse funzioni, da quella industriale rappresentata dal Tecnopolo, a quella di approvvigionamento dei prodotti agroalimentari rappresentata dal CAR, a quella direzionale con aziende come Renault, a quella logistico-distributiva con operatori conto terzi come DHL, FedEx, etc. con numerose piattaforme logistiche – e conseguente aumento del traffico pesante e no – su Via di Salone, Via Affile e Via Tiburtina.
- L'area è caratterizzata da numerosi provvedimenti ma la pianificazione e realizzazione degli interventi previsti sembra assecondare lo stato della rete dei trasporti pubblici focalizzato sull'adduzione al centro città più che lo sviluppo della centralità.
- Le maggiori difficoltà permangono per il Tecnopolo e il CAR.

Il Centro Agroalimentare di Roma (CAR)



Il CAR, che ha appena compiuto 20 anni di servizio, è il più grande mercato ittico e agroalimentare d'Italia, conta 400 operatori/concessionari e registra circa **1.300.000 accessi annui** (di cui 85% sopra le 3,5 tonnellate). Si estende su una superficie di 140 ha.

Il CAR si trova a ridosso della via Tiburtina, della A24 (arteria principale che entra a Roma) e del GRA.

La tratta della A24 che interessa l'area del Quadrante Est è gratuita tra l'innesto della Tangenziale Est e l'innesto del GRA, a tariffa fissa tra Settecamini e Lunghezza (sistema aperto).

Il piano industriale del CAR



CENTRO AGROALIMENTARE ROMA

Prevede un **ampliamento dell'attuale comprensorio** con la costruzione di nuovi fabbricati per uffici e postazioni al servizio delle aziende produttrici e per la "catena del freddo" ovvero la lavorazione di frutta e verdura in prodotti di gastronomia pronti all'uso, la cosiddetta quarta gamma: semilavorati come polpa di frutta o surgelati e un punto di vendita dedicato esclusivamente ai prodotti biologici. Sono inclusi nel progetto opere di urbanizzazione come strade, fognature, rete di illuminazione, servizi e di un parco naturalistico-archeologico e di un'area aperta al pubblico con ristoranti e un orto verticale dove si sperimenteranno nuove forme di agricoltura biologica

Il CAR intende creare un **sistema di logistica intermodale fra i Mercati all'ingrosso**, così da limitare il traffico su gomma riducendo anche le emissioni di CO2 e la creazione di una piattaforma logistica per piccoli e medi distributori (mercati rionali e negozianti) al centro di Roma per limitare gli spostamenti logistici.

Il nuovo mercato porterà **all'assunzione tra i 1500 e i 1800 dipendenti** diretti e indiretti tra impiegati, tecnici, fornitori e produttori.

Spunti di riflessione per il CAR

Il maggiore problema riscontrato è legato alla **logistica dell'ultimo miglio**. L'accesso a Roma è infatti problematico a causa della congestione e per la mancanza di aree adeguate che permettono di effettuare le pratiche di carico e scarico in modo efficace ed efficiente.

Un'altra problematica riscontrata è la **mancanza di banchine rialzate, di aree refrigerate e strutturate** che permettano alle aziende di consegnare i prodotti anche in orari differenti da quelli nevralgici di picco. Un costante mantenimento della catena del freddo, oltre ad avere più flessibilità, aumenta anche la shelf life dei prodotti stessi e quindi la qualità del cibo che viene consumato.

Mancano inoltre **attività di truck sharing**, sia per la consegna dei prodotti ai dettaglianti o piccoli esercizi che nella fase di acquisto. Avere una o più aree/piattaforme strutturate nel Centro città permetterebbe di non congestionare la città stessa.

Le proposte integrative per il CAR

Prendendo spunto dalle criticità raccolte e da quanto previsto nel piano industriale approvato dal CAR, possono essere evidenziate delle misure di contenimento delle inefficienze e di miglioramento della produttività e della sostenibilità in termini di logistica e movimentazione delle merci come segue:

- **revisione di aree di carico e scarico** con accesso a prenotazione per efficientare il sistema;
- costruzione di banchine rialzate per il carico/scarico delle merci;
- implementazione di un sistema di truck sharing, sia per la consegna dei prodotti ai dettaglianti o piccoli esercizi che per la fase di acquisto. Avere una o più aree/piattaforme strutturate nel presso i mercati rionali permetterebbe di non congestionare la città stessa. Nel Quadrante Roma Est insiste il 34% dei mercati;
- **revisione del sistema delle consegne** con introduzione di veicoli mezzi elettrici per le aziende che già oggi si muovono dall'area di Viale Togliatti verso il resto della città.

Il Tecnopolo Tiburtino



La Società per il Polo Tecnologico Industriale Romano è una società per azioni costituita nel 1995 per volontà della Camera di Commercio di Roma, che ne è azionista al 95%. Partecipano al capitale sociale altri soggetti quali il Comune di Roma attraverso ACEA, AMA, ATAC, la Regione Lazio attraverso Lazio Innova, Città Metropolitana di Roma Capitale ed ENEA.

La società svolge un'azione di **promozione, riqualificazione e stimolo allo sviluppo** del tessuto industriale tecnologicamente avanzato attraverso il Tecnopolo Tiburtino, di cui è ideatrice, promotrice e realizzatrice, e il Tecnopolo di Castel Romano, acquisito e rilanciato con nuove funzioni di polo di eccellenza.

Ad oggi sono presenti più di 90 aziende di informatica, elettronica, aerospazio, ambiente.

Spunti di riflessione per il Tecnopolo Tiburtino

Il Tecnopolo soffre per una **mananza di visione di rilancio a lungo termine** che ne ridefinisca missione e uso dello spazio ma il vincolo che più impatta negativamente sullo sviluppo rimane l'accessibilità.

Il **servizio di trasporto pubblico è carente**; esistono solo due linee di autobus a bassa frequenza, la fermata della metropolitana, pur prevista, non è mai stata costruita e non esistono altri treni nonostante la vicina stazione di Salone, mancano parcheggi e la strada di collegamento con la A24 è insufficiente a contenere flussi di traffico.

Nei giorni feriali dalla stazione di Salone passa un treno ogni ora, tuttavia, persistono **problemi di sicurezza e ordine pubblico** dovuti alla vicinanza di un campo nomadi

A questo si aggiunge una **scarsissima manutenzione e un ammaloramento delle strade** a causa dei flussi di veicoli commerciali pesanti dalla limitrofa via di Salone.

Il Tecnopolo, anche alla luce degli interventi che sono in realizzazione nell'area, ha grandi potenzialità, ma necessita che ci sia una visione a lungo termine che, tenendo conto della nuova realtà emergente e dello sviluppo delle nuove start up e passando attraverso una revisione funzionale degli spazi (ad esempio, con la creazione di nuovi servizi, spazi per la formazione, social housing per ricercatori temporanei, etc.) rilanci il suo ruolo primario di incubatore dell'innovazione.

Le proposte integrative per il Tecnopolo Tiburtino

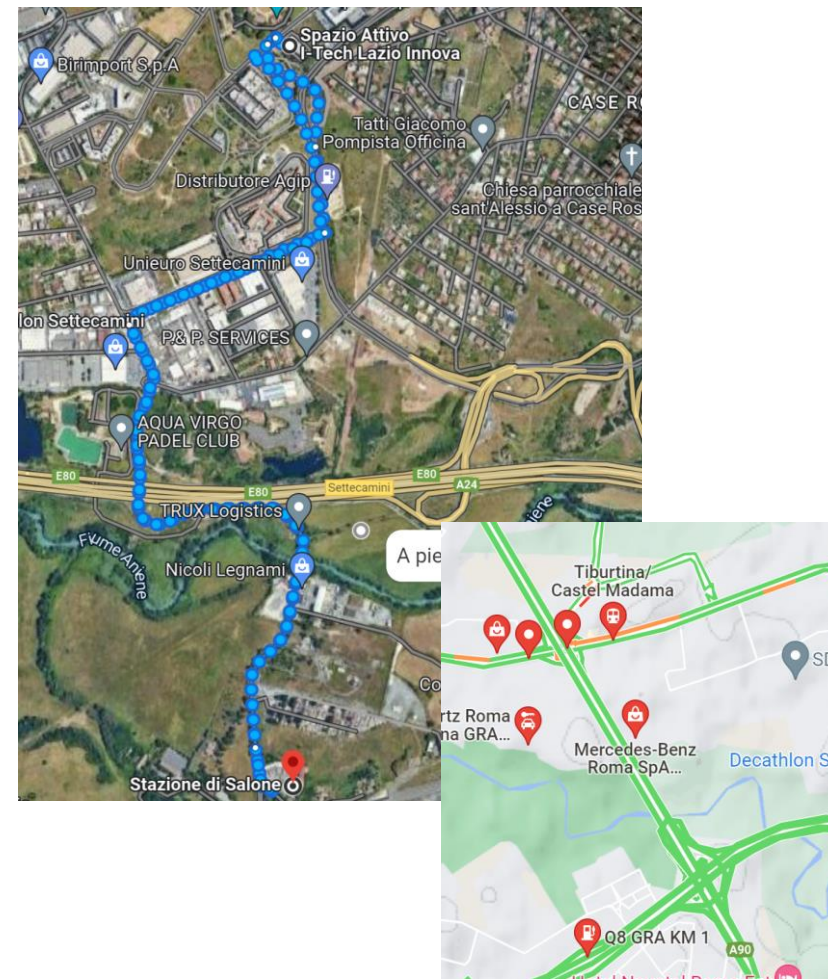
Dal punto di vista trasportistico accanto ai progetti in corso sono necessari ulteriori interventi puntuali che possano migliorarne l'accessibilità. In particolare è necessario:

- risolvere il **collo di bottiglia** tra accesso GRA/sottopasso GRA zona industriale;
- realizzare una **rotatoria** in Via dei Radar per deviare parte del traffico su via di Sant'Alessandro riducendo la congestione;
- separare le corsie di ingresso e dell'uscita (n.12) Centrale del Latte GRA;
- **revisare il piano di mobilità** migliorando l'accesso all'area con un collegamento bus più frequente con la vicina stazione di Salone;
- lanciare un servizio di **car pooling**.

Le proposte integrative per il Tecnopolo Tiburtino

Questi interventi consentirebbero di decongestionare l'area migliorandone l'accesso, collegandola al centro città, e, al contempo, alleggerendo il traffico sugli svincoli 13 e 14 del GRA, migliorando la viabilità complessiva del Quadrante.

In aggiunta è necessaria una **manutenzione straordinaria delle strade con chiara definizione di aree parcheggio e messa in sicurezza dei marciapiedi** insieme ad una progettazione dell'arredo urbano (segnaletica, pensiline di fermata, rastrelliere, aree carico/scarico, etc.) che possa valorizzare la funzionalità del tessuto industriale del Tecnopolo Tiburtino aumentandone al contempo la sicurezza.



La Ryder Cup 2023



Tra le diverse candidature a livello europeo, l'Italia è stata selezionata per organizzare la Ryder Cup 2023 il più grande evento di golf a squadre che vede opporsi ogni due anni i 12 migliori giocatori europei ai 12 migliori giocatori statunitensi.

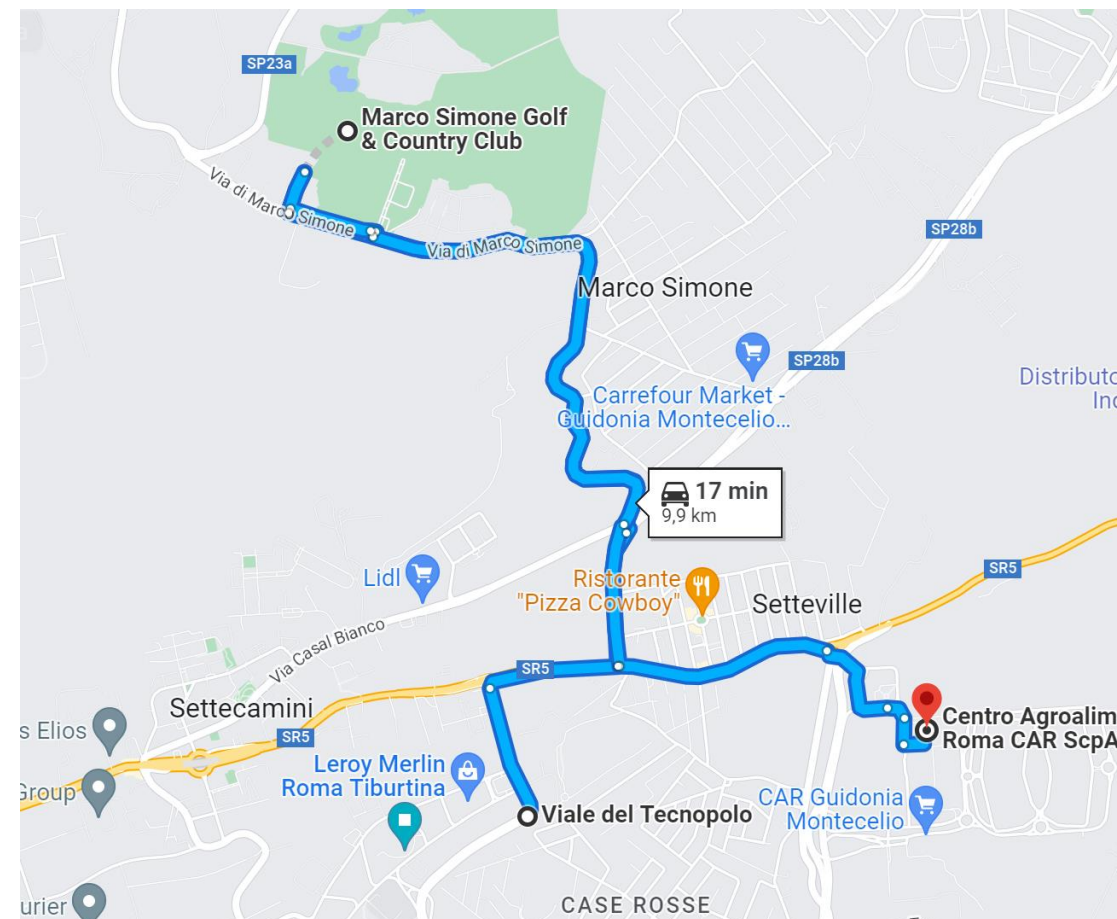
L'evento si svolgerà presso il Golf Club Marco Simone, nei pressi della Tiburtina a cavallo tra Guidonia e il Comune di Roma dal 26 settembre all'1 ottobre 2023.

A tal riguardo la Federazione Italiana di Golf ha strutturato un **piano di mobilità da condividere con i soggetti istituzionali** per definire una serie di misure per la gestione della domanda che una prima analisi attesta a circa 60.000 persone.

Spunti di riflessione per la Ryder Cup 2023

Il piano mobilità attivo nel periodo della Ryder Cup prevede servizi bus e park & ride.

I **servizi bus navetta linee B e C** previsti per l'evento collegano la stazione di Ponte Mammolo e la stazione di La Rustica con il sito attraverso la Tiburtina. Tali servizi potrebbero essere mantenuti modificandone l'attestazione finale al Tecnopolo e al Centro Carni nelle fasce orario di accesso e di uscita dal lavoro.



Area Tor Tre Teste

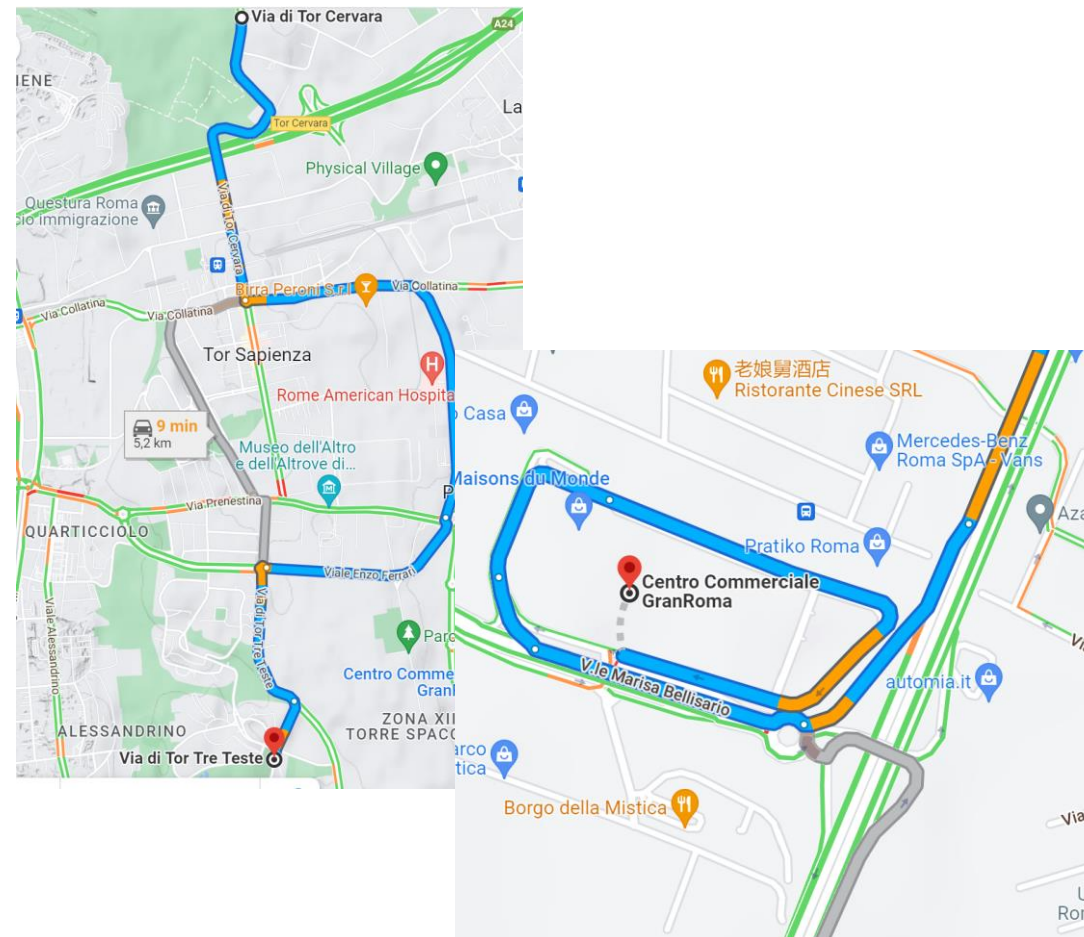


Nell'area sorgono importanti centri commerciali (es. Gran Roma), in aggiunta via Tor Tre Teste e via di Tor Cervara sono utilizzate dai mezzi pesanti come assi privilegiati di accesso alla città.

La conformazione urbanistica della zona fa sì che tale attraversamento produca ingorghi e ritardi, con il conseguente allungamento dei tempi di viaggio e riduzione della sicurezza e del confort di viaggio.

Le proposte per l'area Tor Tre Teste

- Revisione viabilità complessiva nell'area Tor Tre Teste con intensificazione dei collegamenti bus verso Gran Roma;
- Spostamento del traffico commerciale pesante su via Tor Tre Teste;
- Declassamento a viabilità secondaria di Via di Tor Cervara;
- Realizzazione del collegamento stradale di uscita del raccordo da Roma-Napoli verso Roma-Firenze.



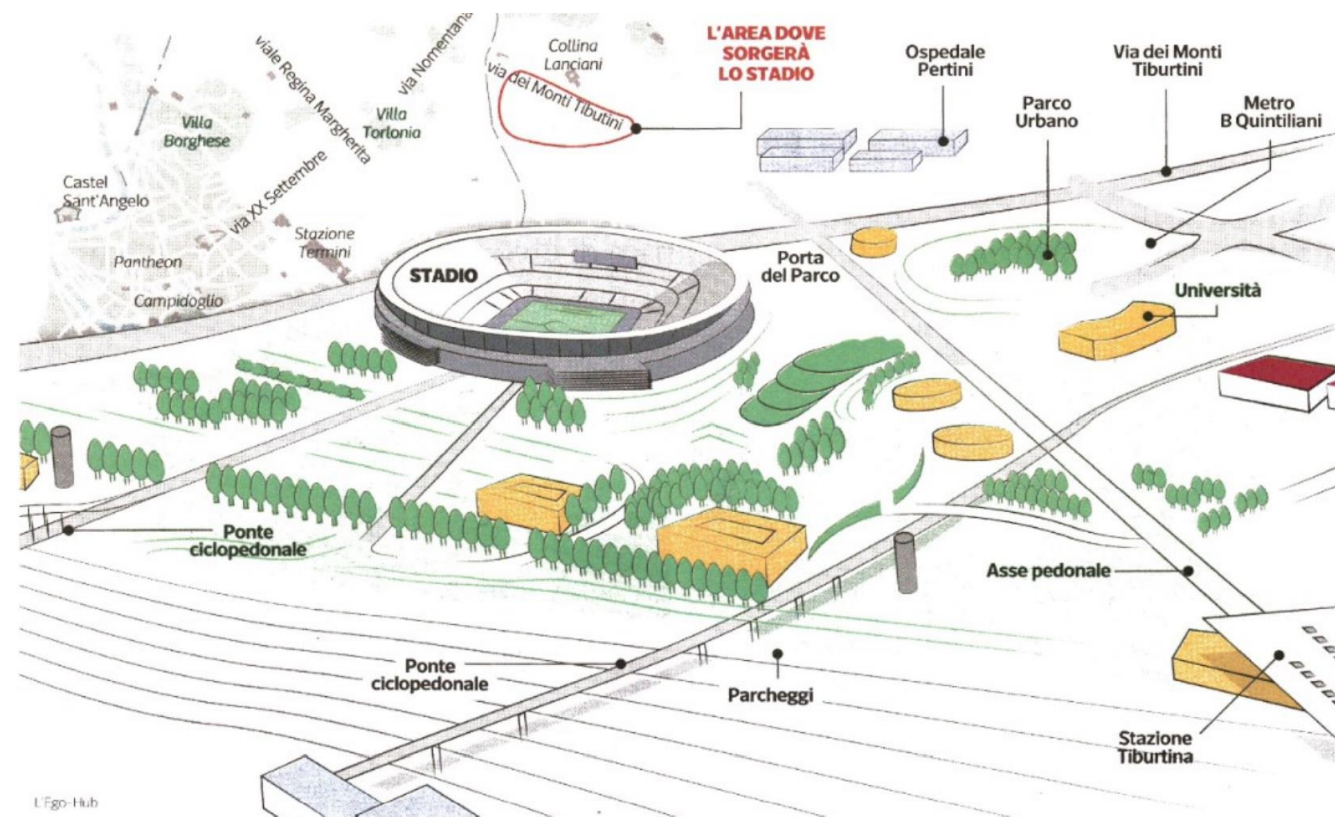
Nuovo stadio AS Roma

Nell'area di Pietralata ex SDO sorgerà il nuovo stadio della società AS ROMA.

Il nuovo Stadio si inserisce nello sviluppo dell'area che vede anche la costruzione della città della statistica, del Technopole Universitario e delle torri direzionali.

Il progetto dello Stadio è stato presentato al Comune di Roma ed è stata avviata la conferenza dei servizi, i cui lavori potrebbero subire un rallentamento a causa della necessità di inserire nel progetto lo spostamento di un collettore idraulico, scoperto di recente. I lavori di costruzione dovrebbero essere completati nel 2027/2028.

Il nuovo stadio prevede tra l'altro, la creazione di una zona parcheggi con una superficie tra i 70.000 e i 125.000 mq.



Le proposte per il nuovo stadio AS Roma

L'area parcheggi verrà utilizzata in concomitanza con eventi sportivi. Tali eventi sono pianificati con largo anticipo, non si svolgono quotidianamente e sono per lo più nei weekend ed in orari non di punta.

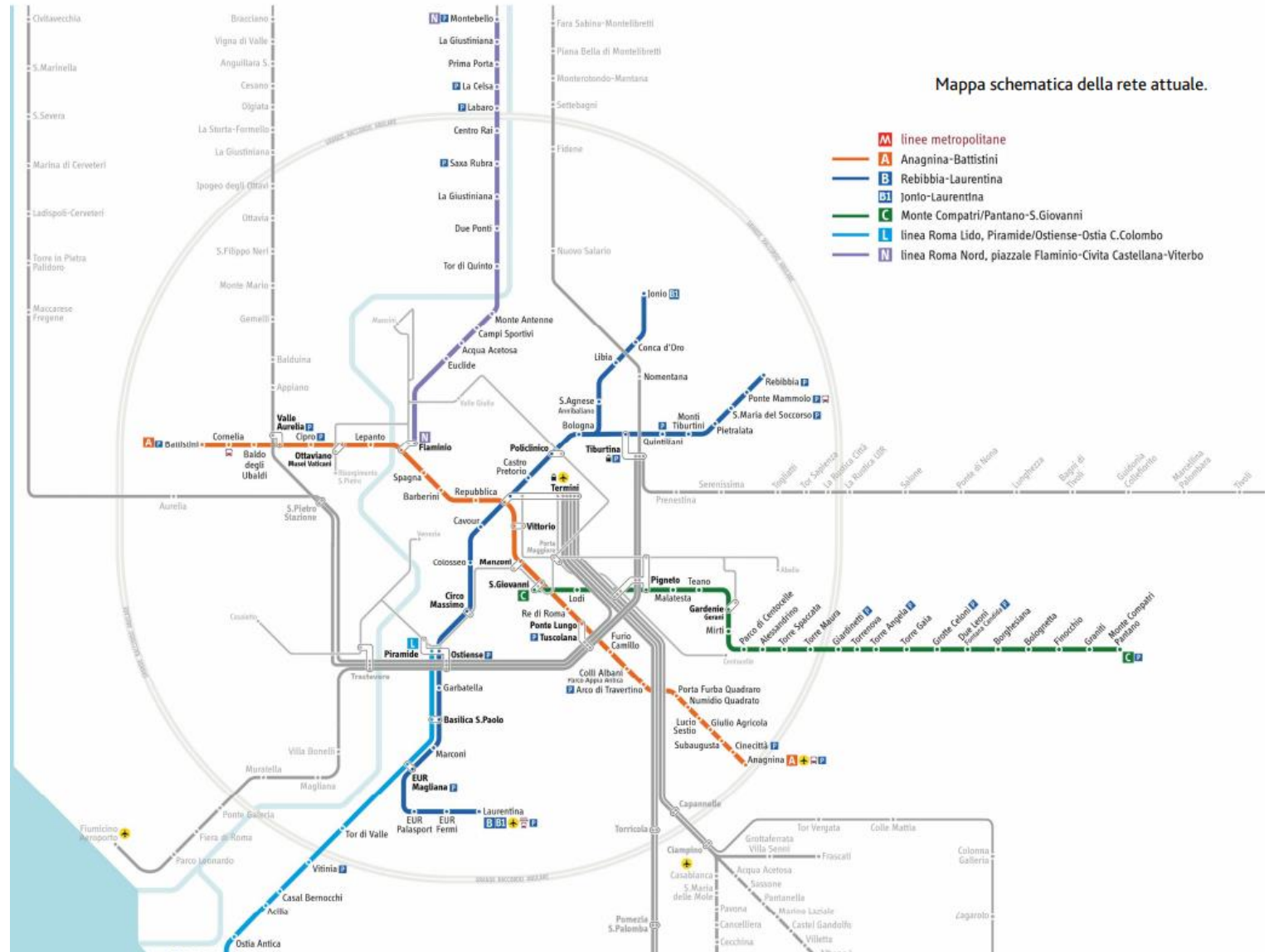
Alla luce di queste considerazioni l'enorme area destinata a parcheggio nelle ore/giorni in cui non è asservita allo stadio potrebbe **diventare un polo logistico dell'ultimo miglio con la possibilità di scambio modale e di utilizzo promiscuo delle infrastrutture.**

Si propone di svolgere una successiva analisi di fattibilità non appena sarà disponibile il progetto definitivo.



**Allegato: materiale di
supporto allo studio
e referenze utilizzate**

Mappa della rete attuale di trasporto in sede propria (tram, treni, metro).



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

Network della realizzanda rete dei percorsi del tram.

Nel PUMS viene definita la nuova rete tranviaria che grazie alle nuove linee conletterà la città da est a ovest da nord a sud.

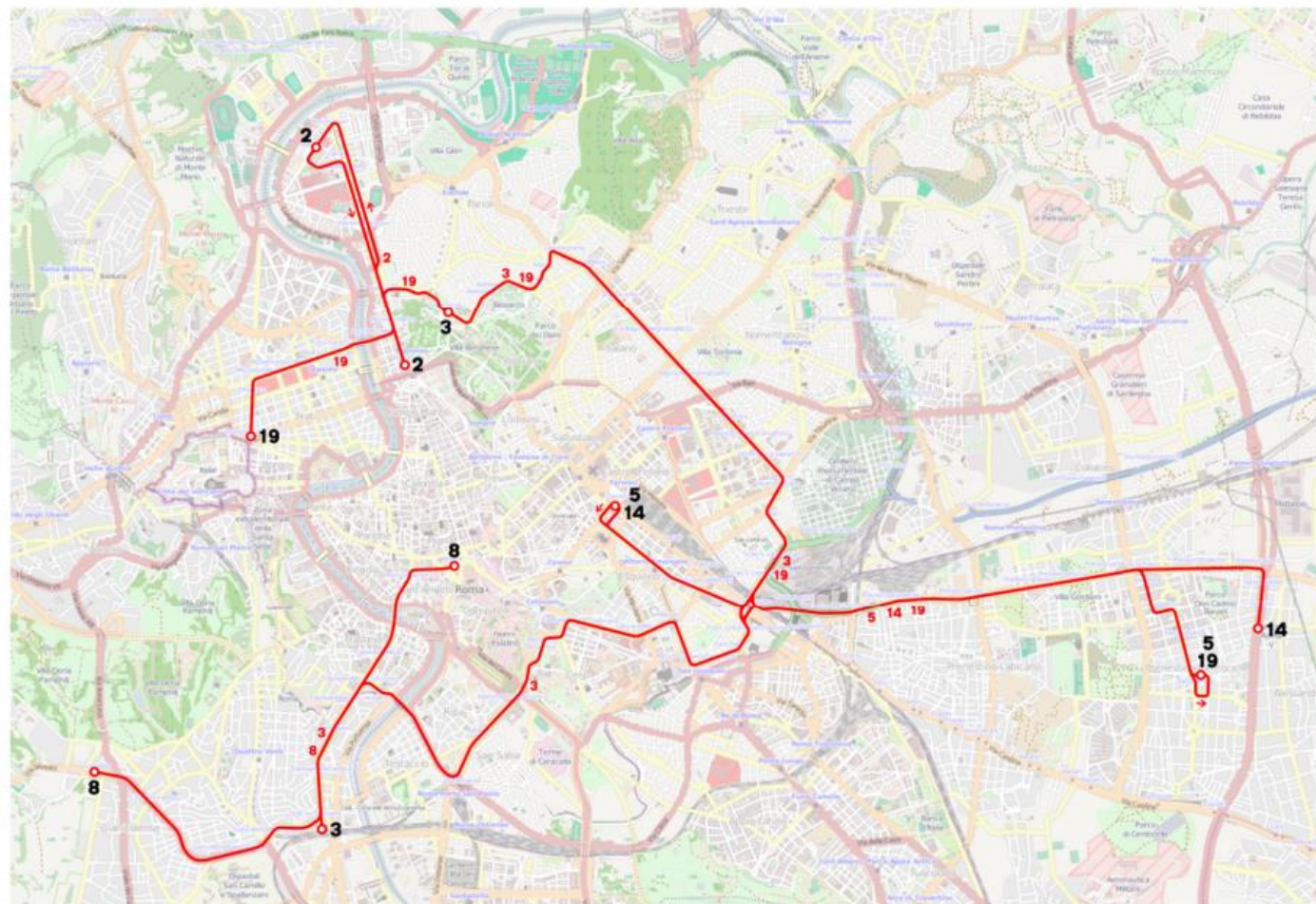


i Quaderni del **PUMS**

La nuova rete tranviaria



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale



i Quaderni del PUMS

La nuova rete tranviaria



Network della realizzanda rete dei percorsi del tram.

Grazie alla costruzione delle nuove reti tranviarie sarà possibile creare nuove linee e migliorare il servizio

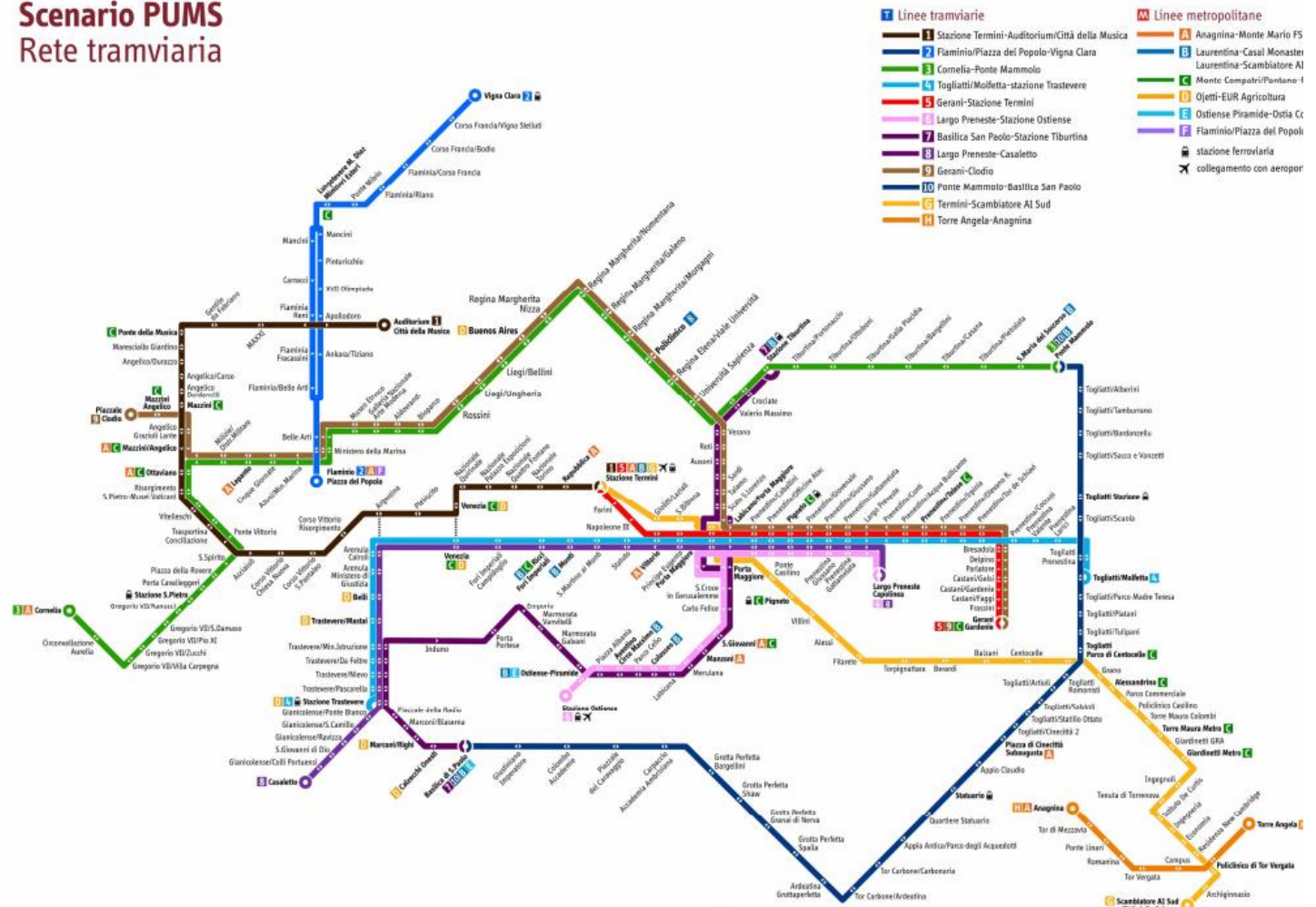
Nelle slides che seguono vengono forniti i dettagli del nuovo servizio tranviario



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

Integrazione del network dei percorsi del tram e delle linee metropolitane.

Scenario PUMS Rete tramviaria



Le nuove linee di tram

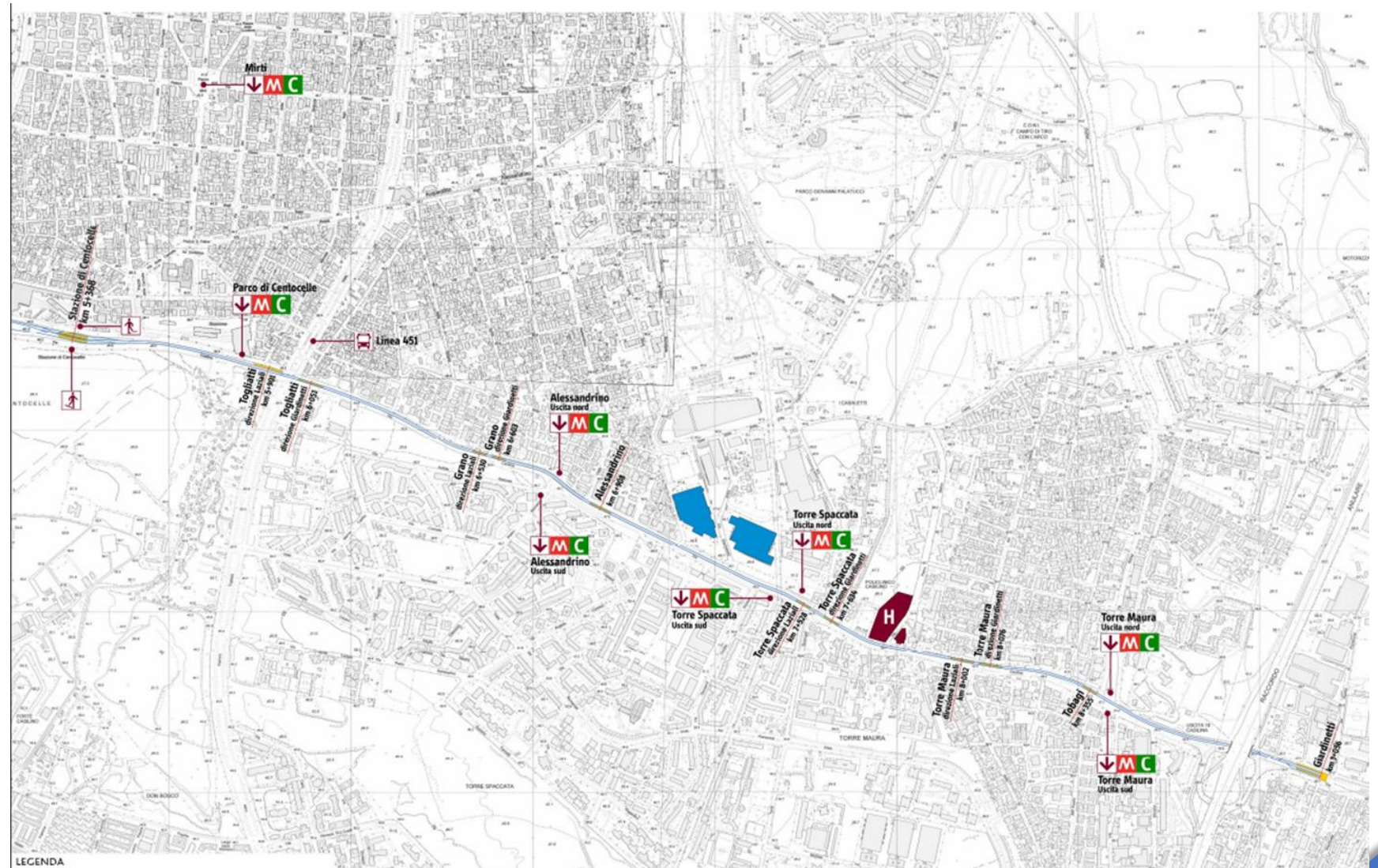
- **Linea 4:** l'odierno 14, seguirà l'attuale percorso fino a piazza Vittorio per instradarsi su via Lanza, via Cavour, via dei Fori Imperiali e quindi la direttrice Venezia-Trastevere. In questo modo si realizzerà una nuova diametrale diretta tra la periferia est e il quartiere Trastevere.
- **Linea 5:** invariata, da piazza dei Gerani alla stazione Termini.
- **Linea 6:** da largo Preneste a Porta Maggiore, quindi seguirà il percorso dell'attuale linea 3 fino a Porta San Paolo, andando a fare capolinea a piazzale dei Partigiani utilizzando 220 m di nuovi binari. Svolgerà funzione di potenziamento della "Circolare" sud tra il nodo di San Giovanni e quello di Ostiense-Piramide andando ad aumentare proprio l'accessibilità alla stazione Ostiense e quindi la funzionalità di uno dei nodi più complessi e importanti della rete.

Le nuove linee di tram

- **Linea 10:** nuova tangenziale tramviaria esterna, dal nodo di Ponte Mammolo a piazza di Cinecittà, intersecando ben 5 diametrali di penetrazione verso il centro della città: la linea B, la linea FL2, la nuova linea 4, la linea Termini-Tor Vergata, la linea A. Da Cinecittà la linea è prolungata verso l'Appia Antica e il Parco degli Acquadotti con nodo di scambio ad una nuova stazione ferroviaria sulla linea Roma-Ciampino. Da qui prosegue verso Vigna Murata, Grottaperfetta, Tor Marancia andandosi a instradare su viale del Caravaggio, viale Giustiniano Imperatore, raggiungendo il nodo di Basilica di San Paolo.
- **Linea G** (alla quale funzionalmente è riservato il numero 11): la linea Laziali-Giardinetti, riqualificata e potenziata con due prolungamenti. Verso la stazione Termini, da un lato, con riqualificazione completa di via Giolitti. Dall'altro verso il campus universitario, il Policlinico di Tor Vergata e la Città della Scienza.

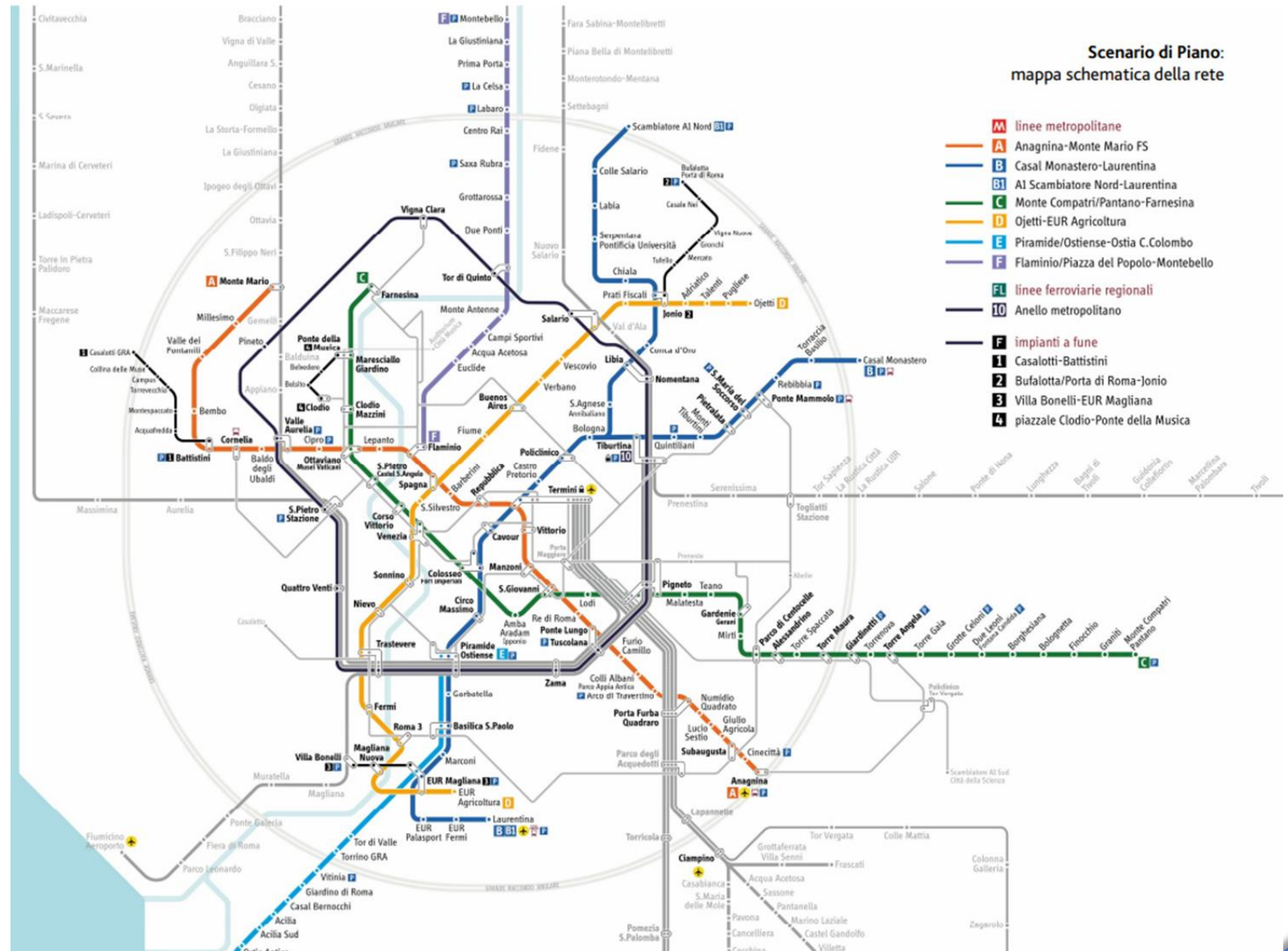
Rappresentazione grafica delle nuove linee del tram con le relative interconnessioni. Evidenziate in giallo quelle rilevanti per il Quadrante Roma Est.

Percorso del tram/treno leggero fra Centocelle e Giardinetti.



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

Rappresentazione del network in divenire dei percorsi del tram, del treno leggero e delle linee metropolitane.



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

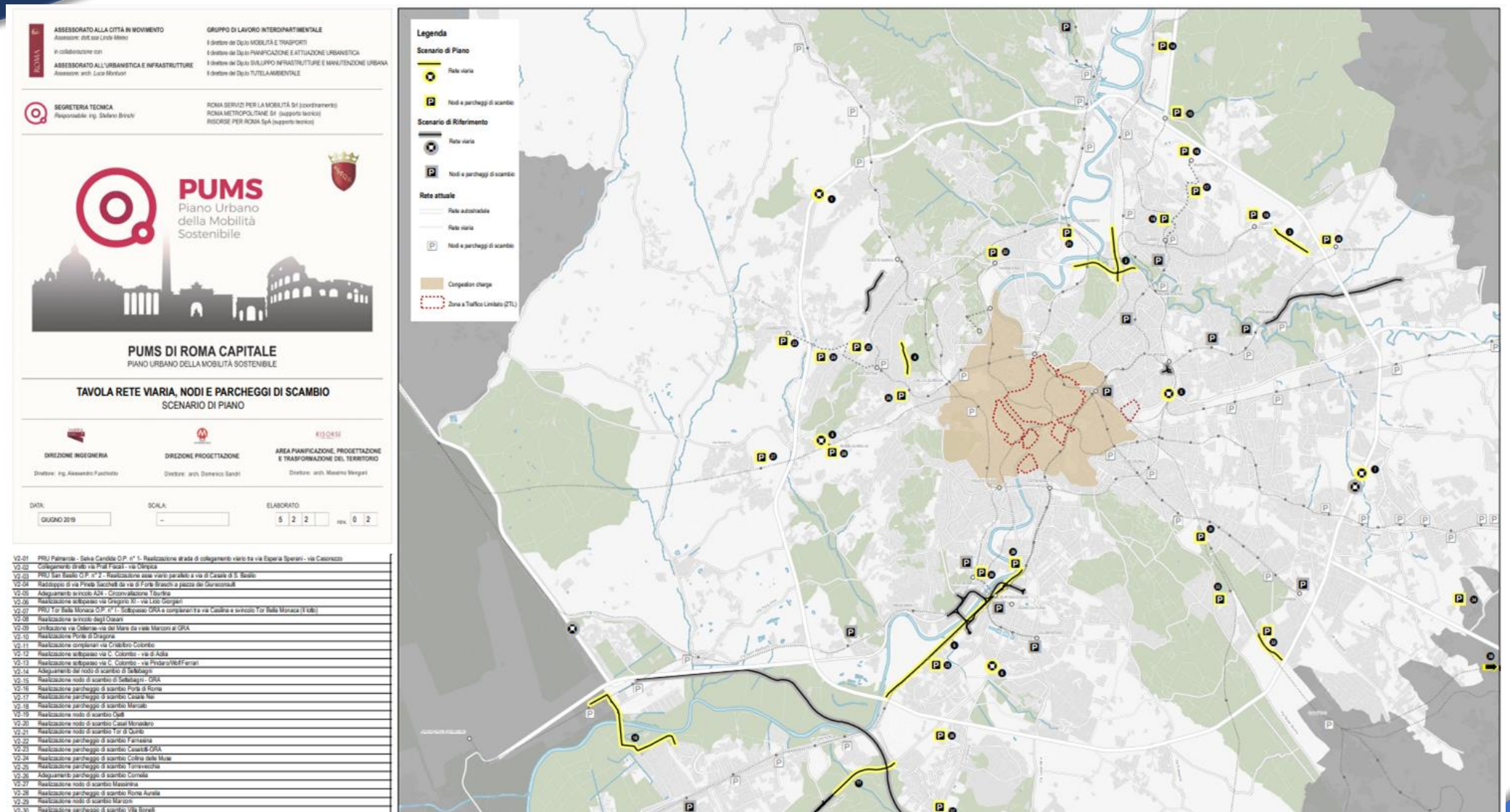
Gli scenari di piano del PUMS

Seguendo le Linee Guida Ministeriali (D.M. MIT 4/8/2017 e successivi aggiornamenti) sulla realizzazione dei PUMS, è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dalla Giunta Capitolina con la Delibera n. 46 del 18 marzo 2019 e successivamente approvato con Delibera n.14 del 22 febbraio 2022.

A partire dal Piano saranno, quindi, realizzati gli specifici Piani di settore seguendo le indicazioni e gli scenari contenuti nel P.U.M.S stesso.

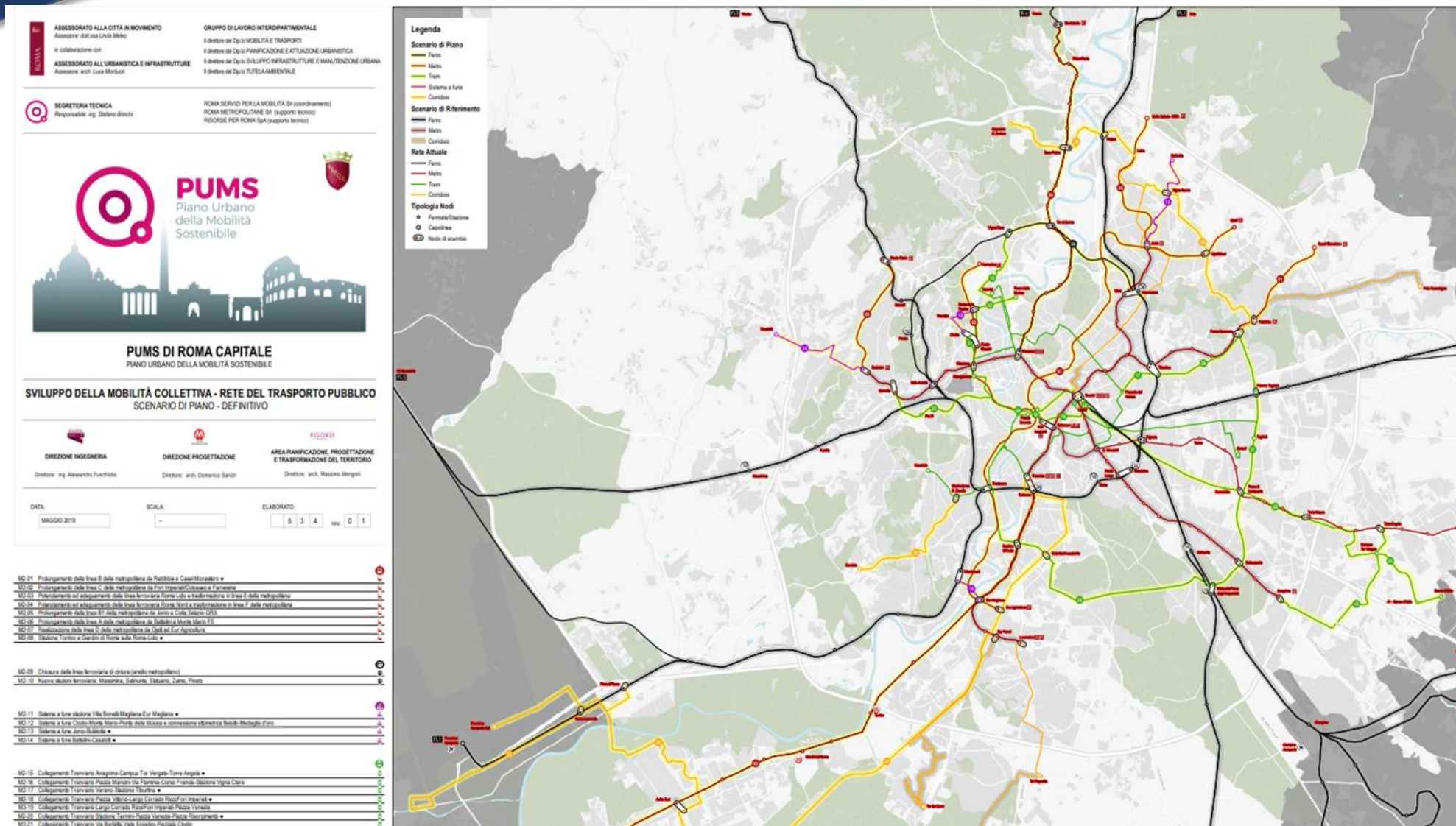
A seguire quelli rilevanti per il Quadrante Roma Est.

I nuovi parcheggi di scambio previsti nel PUMS



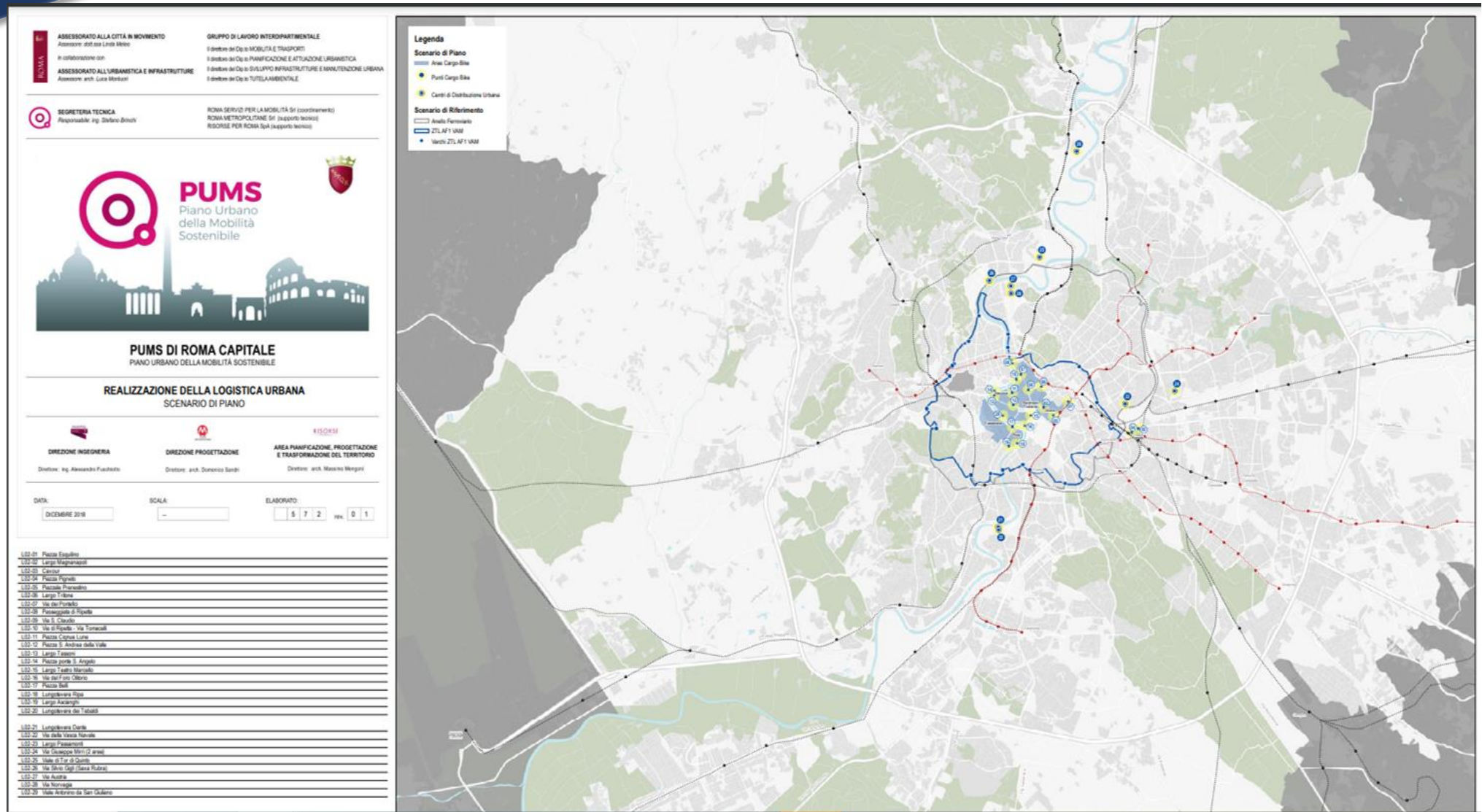
Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

La nuova rete di mobilità collettiva prevista nel PUMS



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

L'offerta di servizi di logistica urbana previsti nel PUMS



Fonte: Città Metropolitana di Roma Capitale

