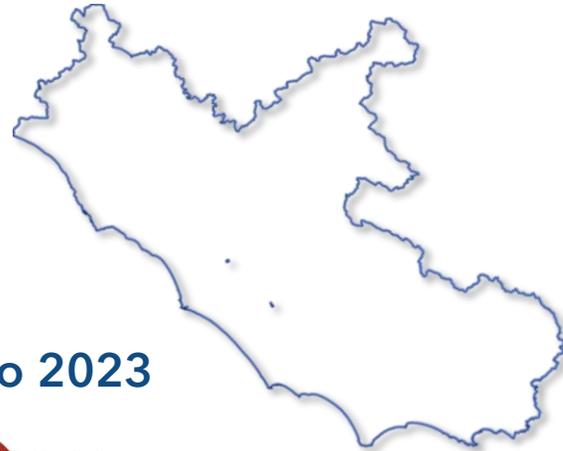


Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Lazio

Le opere indifferibili per il sistema
economico laziale

Roma, 6 luglio 2023



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



Fondazione
per la mobilità
del Lazio

FDP INFRASTRUTTURE 2019-2020

I numeri nazionali

- **19** Progetti regionali finanziati
- **10** Unioni regionali e **50** CCIAA coinvolte
- **5** Tavoli Nazionali su tematiche infrastrutturali
- **1** indagine su oltre **6.400** imprese della manifattura e del trasporto
- **38** report su domanda e offerta infrastrutturale
- **94** Tavoli di confronto con **2.208** partecipanti
- **19** Libri bianchi
- **22** Progetti strategici
- **88** Seminari di sensibilizzazione sui temi BUL con **3.108** imprese partecipanti
- **18** Eventi finali regionali con **1.280** partecipanti (di cui 3 in modalità webinar)

FDP INFRASTRUTTURE 2019-2020

Le attività nel Lazio

- **8** Tavoli di confronto territoriale con oltre **100** partecipanti
- **1** Libro bianco delle priorità infrastrutturali della regione
- **3** Progetti strategici
- **4** Seminari BUL con oltre **250** partecipanti



OBIETTIVI E CARATTERISTICHE DEL LIBRO BIANCO

Si tratta di uno strumento per il territorio:

- di proposta, di dialogo e di confronto, una **sintesi delle esigenze infrastrutturali delle imprese**, contestualizzate all'interno del panorama socio-economico;
- dinamico e aggiornabile, che nasce dal **confronto con il territorio**
- finalizzato ad attivare un **circolo virtuoso partecipativo** tra mondo delle imprese, enti locali, gestori e società civile.

Si tratta di uno strumento oltre il territorio:

- affinché le esigenze infrastrutturali del mondo imprenditoriale **escano dai confini regionali** e siano discusse nell'ambito di un **progetto organico** che abbraccia tutto il territorio **nazionale**.

LA STRUTTURA DEL LIBRO BIANCO

▪ **Contesto di riferimento**

- ❑ Il quadro economico
- ❑ Le specializzazioni economiche
- ❑ Il commercio estero
- ❑ Il sistema infrastrutturale
- ❑ La regione nel contesto della rete TEN-T

▪ **Le priorità infrastrutturali del Lazio**

- ❑ L'approccio metodologico
- ❑ Il quadro degli interventi programmati
- ❑ I macro obiettivi della programmazione regionale
- ❑ La sintesi delle priorità infrastrutturali
- ❑ Le schede di dettaglio
- ❑ Le tematiche

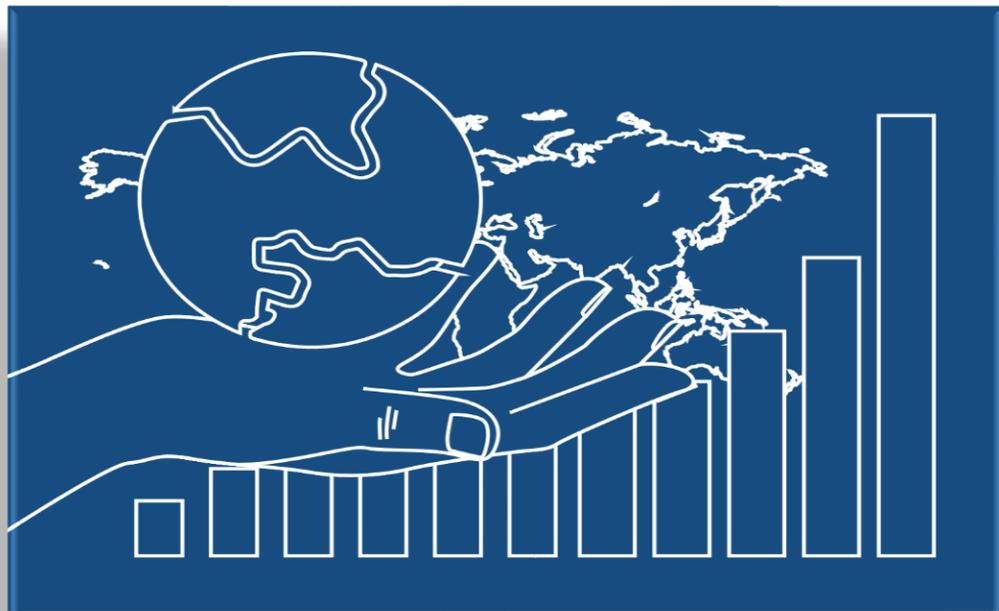
▪ **Infrastrutturazione BUL e 5G**

- ❑ I fabbisogni delle imprese
- ❑ La strategia italiana per la BUL
- ❑ Il piano di cablaggio aree bianche

▪ **Conclusioni**

- ❑ Punti di attenzione
- ❑ SWOT Analysis

<https://www.programmainfrastrutture.unioncamere.it/lazio-reportistica>



Il contesto economico di riferimento

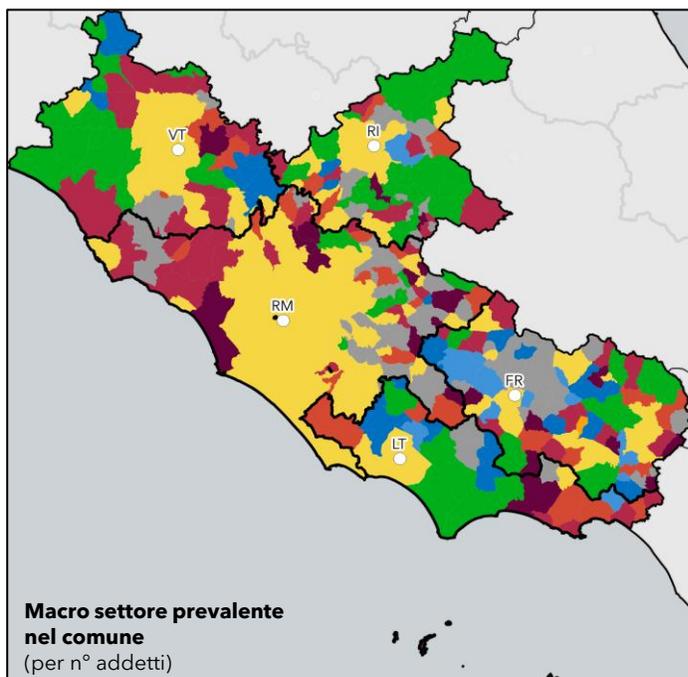
QUADRO ECONOMICO

PIL ₍₂₀₂₁₎ **197** miliardi di €

Imprese registrate **609.483**

Addetti **1.980.816**

Il peso di Roma sugli addetti è il 79%



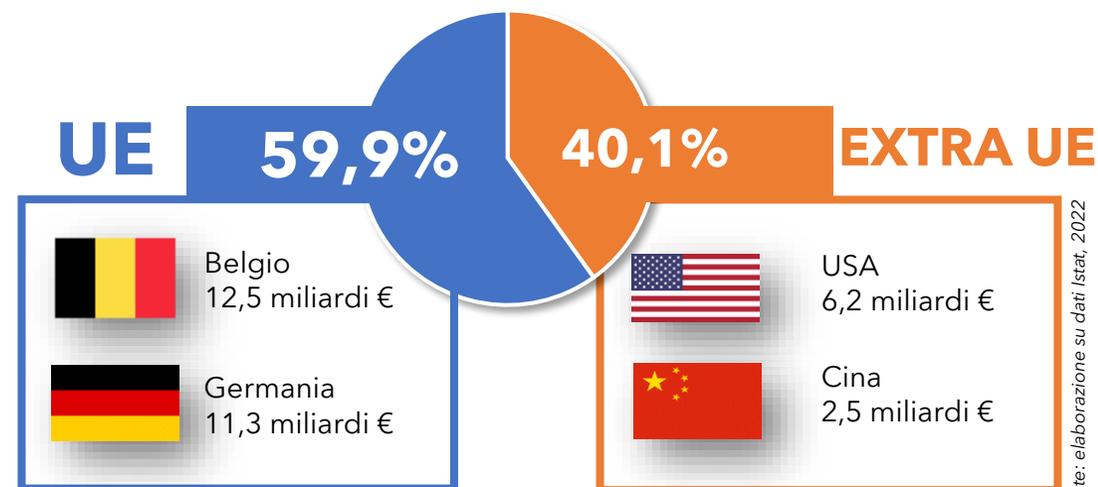
Fonte: elaborazione su dati Infocamere, 2022

COMMERCIO ESTERO

TOTALE **81,536** Miliardi €

EXPORT **32,284** Miliardi €

PRODOTTI **Articoli farmaceutici,
Mezzi di trasporto**



Fonte: elaborazione su dati Istat, 2022

Il peso di Roma è pari al 58% del commercio estero totale e del 44% di quello UE27

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- **9.700 km** di rete stradale
- **1.217 km** di rete ferroviaria RFI
- **3** porti principali: **Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta**
- **2** aeroporti di rilevanza internazionale: **Roma Fiumicino e Roma Ciampino**
- **3** infrastrutture principali per l'intermodalità: Terminal di **Pomezia - Santa Palomba**, Interporto di **Orte**, Interporto di **Civitavecchia**



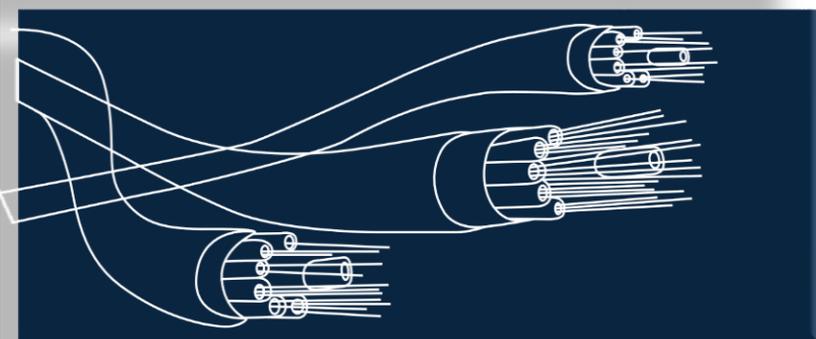
LA REGIONE NEL CONTESTO DELLA RETE TEN-T



Nel **Lazio** il corridoio Scandinavo - Mediterraneo interessa 440 km di ferrovie e 270 di strade, 1 porto (**Civitavecchia**), 1 aeroporto (**Fiumicino**), 1 terminal intermodale (**Pomezia Santa Palomba**).

Principali gap infrastrutturali da risolvere entro il 2030

- ❖ Adeguamento delle sezioni ferroviarie non conformi in termini di **peso assiale** (22,5 t) e di **lunghezza dei treni merci** (740 m), delle linee **Firenze - Roma**, via Pisa e Grosseto, e **Roma - Napoli**, via Cassino.
- ❖ Implementazione del sistema ICT, connessione alla rete ferroviaria e adeguamento della lunghezza dei treni per risolvere gli aspetti critici dei **terminal intermodali**.
- ❖ Accessibilità alla rete stradale e ferroviaria del terminal intermodale di **Pomezia Santa Palomba** (di riferimento per le merci pericolose).



Le valutazioni delle imprese

- Indagine nazionale realizzata nei mesi di marzo - aprile 2023
- Campione regionale: 820 imprese

VALUTAZIONE DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

RETE FERROVIARIA



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

37% TRASPORTO
28% MANIFATTURA
14% COMMERCIO

BUONO/OTTIMO PER:

69% TURISMO
64% COSTRUZIONI
55% COMMERCIO

RETE AUTOSTRADALE



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

58% AGRICOLTURA
35% TRASPORTO
15% MANIFATTURA

BUONO/OTTIMO PER:

64% COSTRUZIONI
60% MANIFATTURA
57% TURISMO

VALUTAZIONE DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

RETE STRADALE STATALE E REGIONALE



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

44% AGRICOLTURA

40% TRASPORTO

34% MANIFATTURA

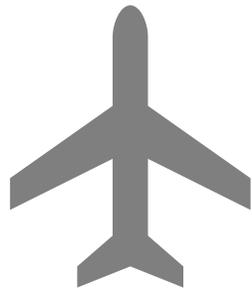
BUONO/OTTIMO PER:

40% TURISMO

40% MANIFATTURA

39% COSTRUZIONI

AEROPORTO



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

45% TRASPORTO

10% MANIFATTURA

6% TURISMO

BUONO/OTTIMO PER:

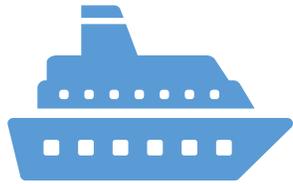
88% COSTRUZIONI

70% AGRICOLTURA

70% TURISMO

VALUTAZIONE DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

PORTO



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

34% TRASPORTO
23% MANIFATTURA
17% COMMERCIO

BUONO/OTTIMO PER:

56% COSTRUZIONI
47% MANIFATTURA
46% TRASPORTO

NODI LOGISTICI



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

37% TRASPORTI
17% MANIFATTURA
14% COSTRUZIONI

BUONO/OTTIMO PER:

64% AGRICOLTURA
55% MANIFATTURA
51% COMMERCIO

VALUTAZIONE DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

RETI FISSE A BANDA ULTRALARGA



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

41% TRASPORTO
33% MANIFATTURA
18% TURISMO

BUONO/OTTIMO PER:

68% TURISMO
67% COSTRUZIONI
55% COMMERCIO

Reti 4G/5G

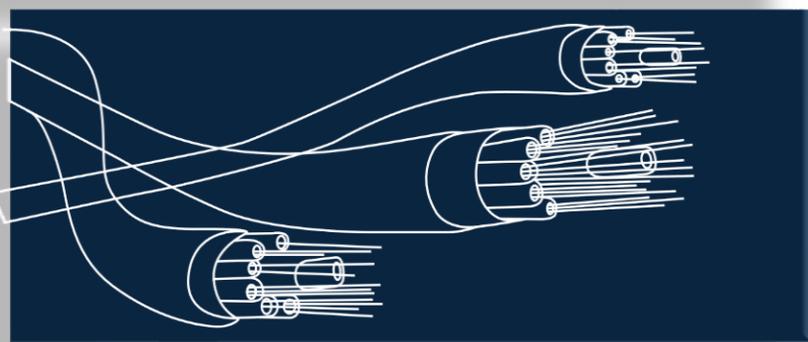


SCADENTE / MEDIOCRE PER:

38% TRASPORTO
23% MANIFATTURA
16% COMMERCIO

BUONO/OTTIMO PER:

83% AGRICOLTURA
77% TURISMO
70% COSTRUZIONI



Le priorità infrastrutturali del Lazio

APPROCCIO METODOLOGICO

1

Analisi dei documenti di programmazione



INTERVENTI INSERITI NELLA PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E REGIONALE



2

Tavoli di confronto e attività di concertazione con il territorio



Esigenze, fabbisogni, problematiche dei territori

4 MACROBIETTIVI

**MO1 MO3
MO2 MO4**

OPERE PRIORITARIE

**Priorità 1
Priorità 2
Priorità 3**



CAMERA DI COMMERCIO
FROSINONE LATINA



CAMERA DI COMMERCIO
RIETI VITERBO



Camera di Commercio
Roma

I MACRO OBIETTIVI (MO)

MO1

Potenziare le connessioni trasversali

- **Connessioni stradali e ferroviarie con l'Adriatico**
- **Accessibilità ferroviaria del porto di Civitavecchia**
- **Riqualficazione strade consolari**

MO2

Favorire la coesione territoriale e la competitività dei sistemi produttivi

- **Accessibilità ferroviaria di Rieti**
- **Accessibilità stradale dell'area sud del Lazio**
- **Collegamenti interprovinciali**

MO3

Ridurre la congestione e migliorare i collegamenti con Roma

- **Reti per la mobilità sistemica**
- **Rete ferroviaria urbana**
- **Accessibilità poli logistici e commerciali**

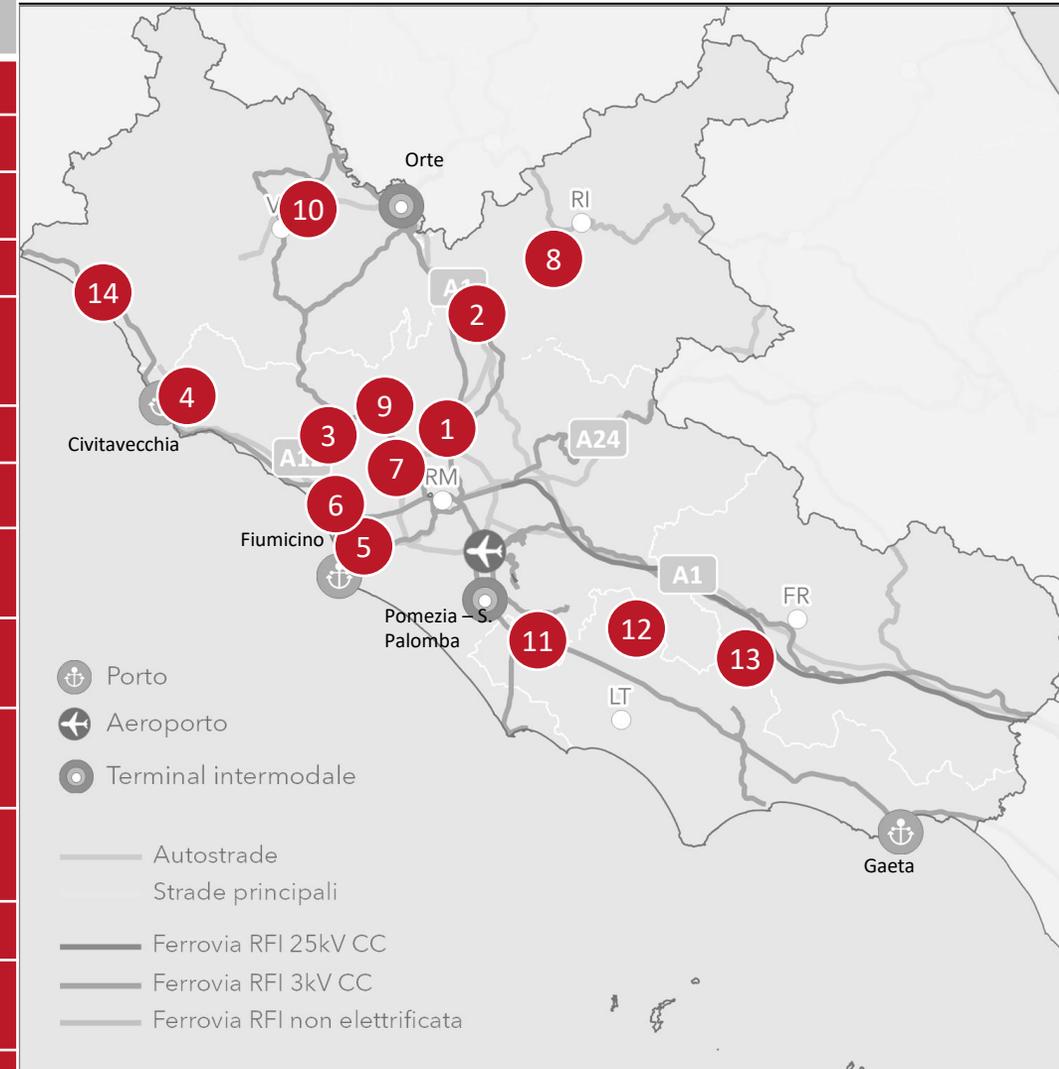
MO4

Migliorare l'accessibilità delle aree interne e periferiche alle reti nazionali e ai corridoi TEN-T

- **Accessibilità stradale del porto di Civitavecchia**
- **Collegamenti autostradali con le regioni confinanti**

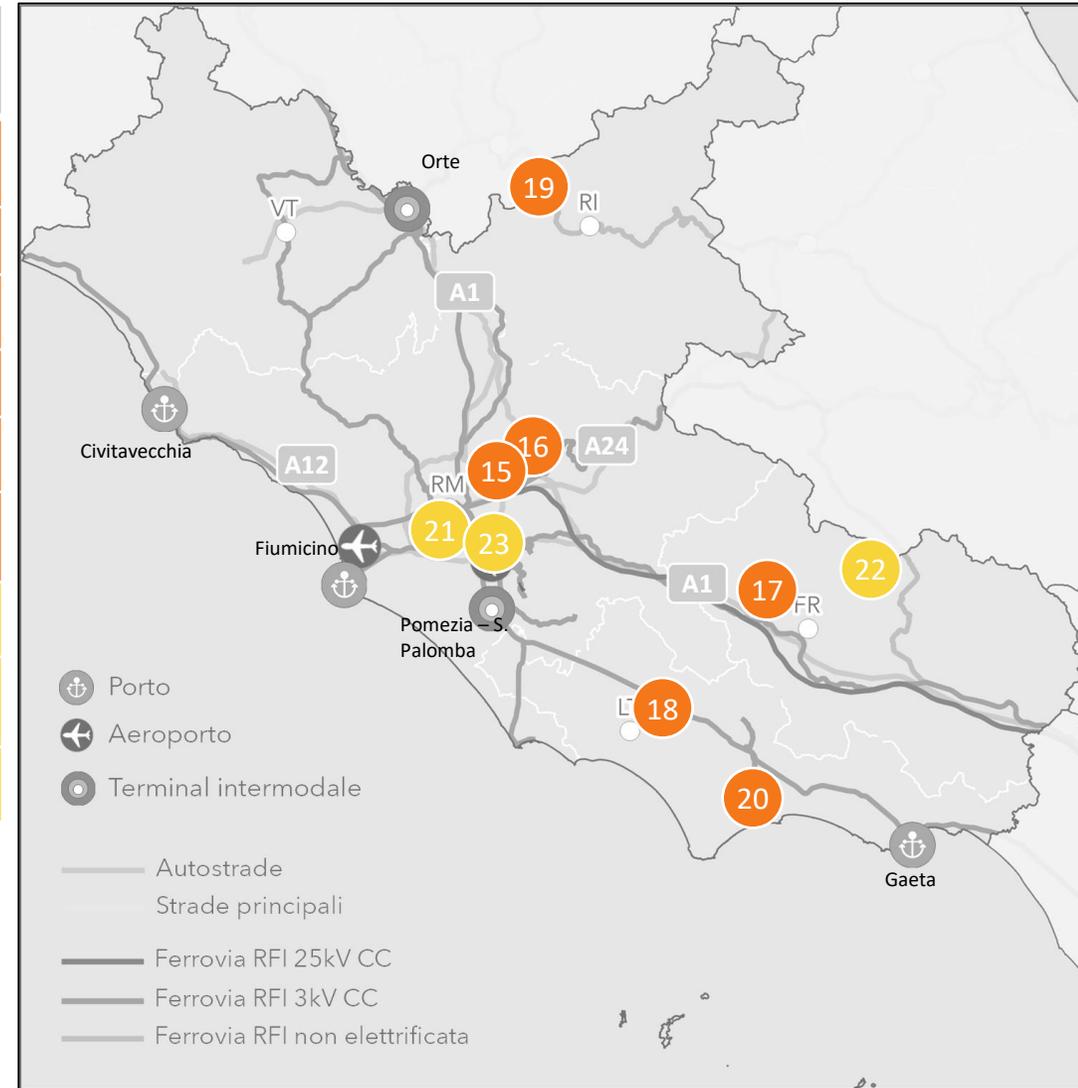
GLI INTERVENTI CON PRIORITÀ 1

MO	Intervento	N° rif. mappa
1	Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara	1
2	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	2
3	Raddoppio linea Roma-Viterbo : tratta Cesano-Bracciano	3
1	Linea Civitavecchia-Capranica-Orte	4
3	Ferrovia Roma - Lido: ammodernamento della rete e diramazione Madonnetta - Fiera di Roma- Fiumicino aeroporto - Fiumicino città.	5
3	Stazione ferroviaria in corrispondenza di Fiera di Roma	6
3	Completamento dell' anello ferroviario di Roma (Cintura nord)	7
1	SS4 Salaria : riqualificazione e adeguamento a 4 corsie tratta Passo Corese-Rieti	8
2	Adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto tra il km 41+300 e il km 74+400	9
4	SS675 Umbro-Laziale : collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia	10
2	Autostrada regionale Tor de Cenci-Latina e Bretella Cisterna-Valmontone	11
2	Adeguamento SS156 dei Monti Lepini	12
1	Trasversale Lazio Sud Tirreno-Adriatica (Formia-Cassino-Sora-Avezzano/ adeguamento SR Ausonia)	13
4	A12 tratta Rosignano - Civitavecchia : completamento itinerario	14



GLI INTERVENTI CON PRIORITÀ 2 E 3

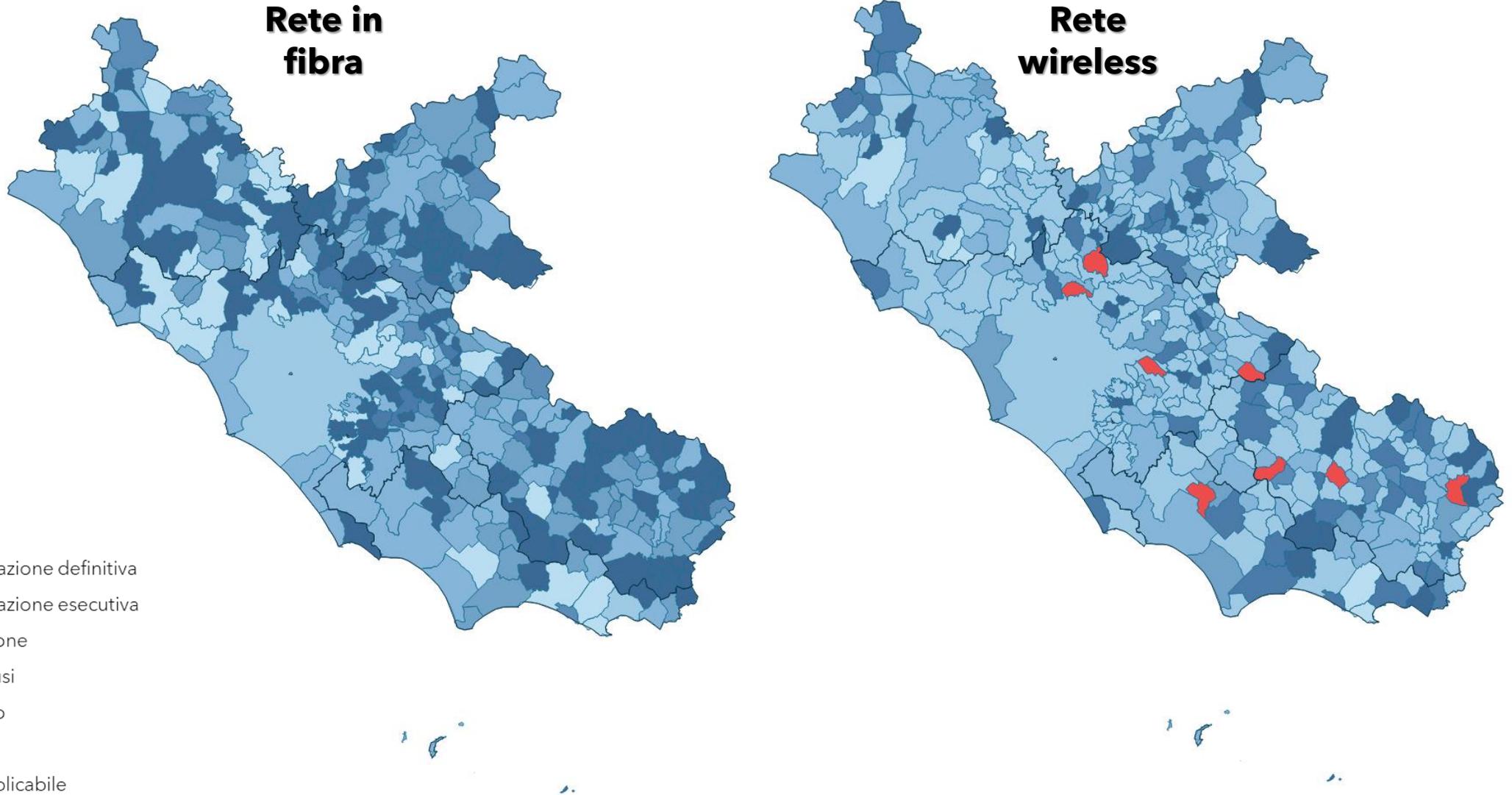
MO	Intervento	N° rif. mappa
3	Potenziamento GRA: realizzazione nuovi svincoli e complanari	15
1	Completamento raddoppio SS5 Tiburtina	16
4	Nuova stazione ferroviaria AV di Ferentino	17
2	Ripristino della linea Priverno-Fossanova-Latina	18
1	Ferrovia Terni-Rieti: elettrificazione intera tratta	19
2	SS7 Via Appia - Variante in comune di Formia (Pedemontana)	20
3	Pedemontana dei Castelli Romani	21
1	Nuovo tracciato della SS156-SS214 dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia	22
3	Completamento Tangenziale dei Castelli	23



GIUDIZIO DI URGENZA DEI 14 INTERVENTI PRIORITARI



PIANO DI CABLAGGIO DELLE AREE BIANCHE



Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022

S

PUNTI DI FORZA

- **Posizione baricentrica** rispetto alle direttrici di traffico del centro e del sud Italia e internazionali
- **Dotazione infrastrutturale** nel complesso adeguata
- **Sistema aeroportuale** regionale primo in Italia per numero di passeggeri
- **Civitavecchia** primo porto nazionale per numero di crocieristi
- Presenza di **settori economici innovativi** come il chimico - farmaceutico
- Buona vocazione all'export delle imprese
- Risorse naturalistiche, culturali e storiche di alta qualità
- Strutture scientifiche e per la formazione di alto livello
- Presenza di poli agroalimentari/logistici come il CAR e il MOF

O

OPPORTUNITÀ

- Potenzialità ancora inesprese di alcuni territori dal **punto di vista turistico e culturale**
- Potenziamento dei **collegamenti verso attrattori** come la Fiera di Roma, il CAR e i poli tecnologici
- **Coesione e concertazione** tra enti locali e stakeholder territoriali
- Disponibilità di **risorse economiche**

PUNTI DI DEBOLEZZA

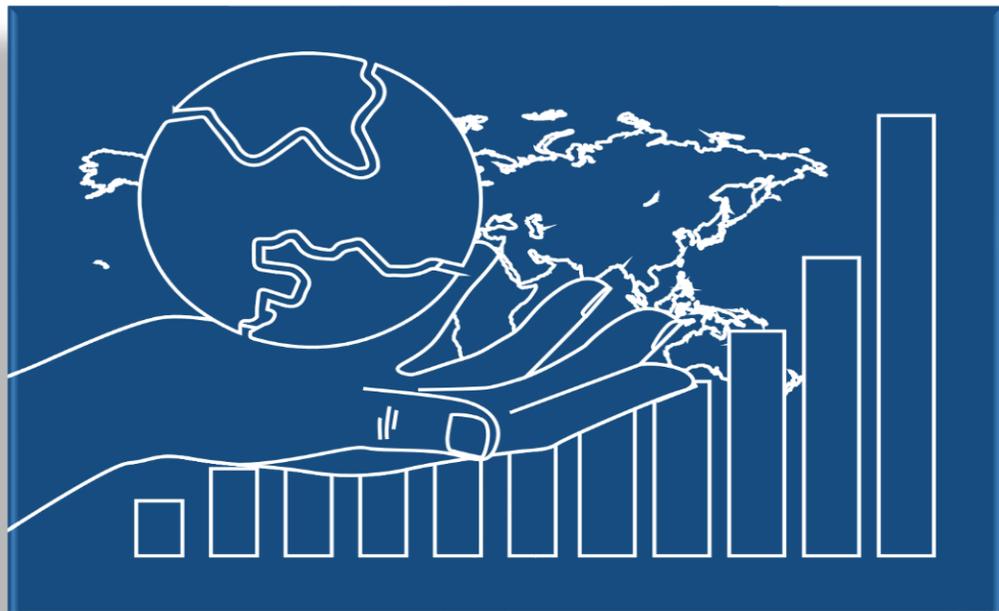
W

- **Collegamenti trasversali** tra le province
- **Accessibilità dei terminali logistici**
- **Basse performance** di alcune modalità di trasporto
- **Manutenzione stradale** carente
- Scarsi livelli di interoperabilità e integrazione dei servizi di trasporto per passeggeri e merci
- **Alti livelli di congestione** in prossimità del nodo di Roma
- Squilibrio territoriale nella dotazione di **infrastrutture digitali**
- Fenomeni di migrazione dalle aree più periferiche
- **Frammentazione del settore della logistica** a causa della presenza di micro e piccole imprese.

MINACCE

T

- **Tempi di realizzazione** degli interventi lunghi
- Non raggiungimento dell'obiettivo del **riequilibrio modale** nel trasporto di merci e passeggeri
- Scelte di investimento che non tengono conto delle **interrelazioni esistenti tra i territori**



Focus sul Quadrante Roma Est

OBIETTIVO DEL FOCUS

Obiettivo dello studio è **l'approfondimento delle criticità emerse dal confronto** tra il sistema camerale e le realtà economiche della provincia di Roma e che riguardano in particolare il Quadrante Est della Capitale.

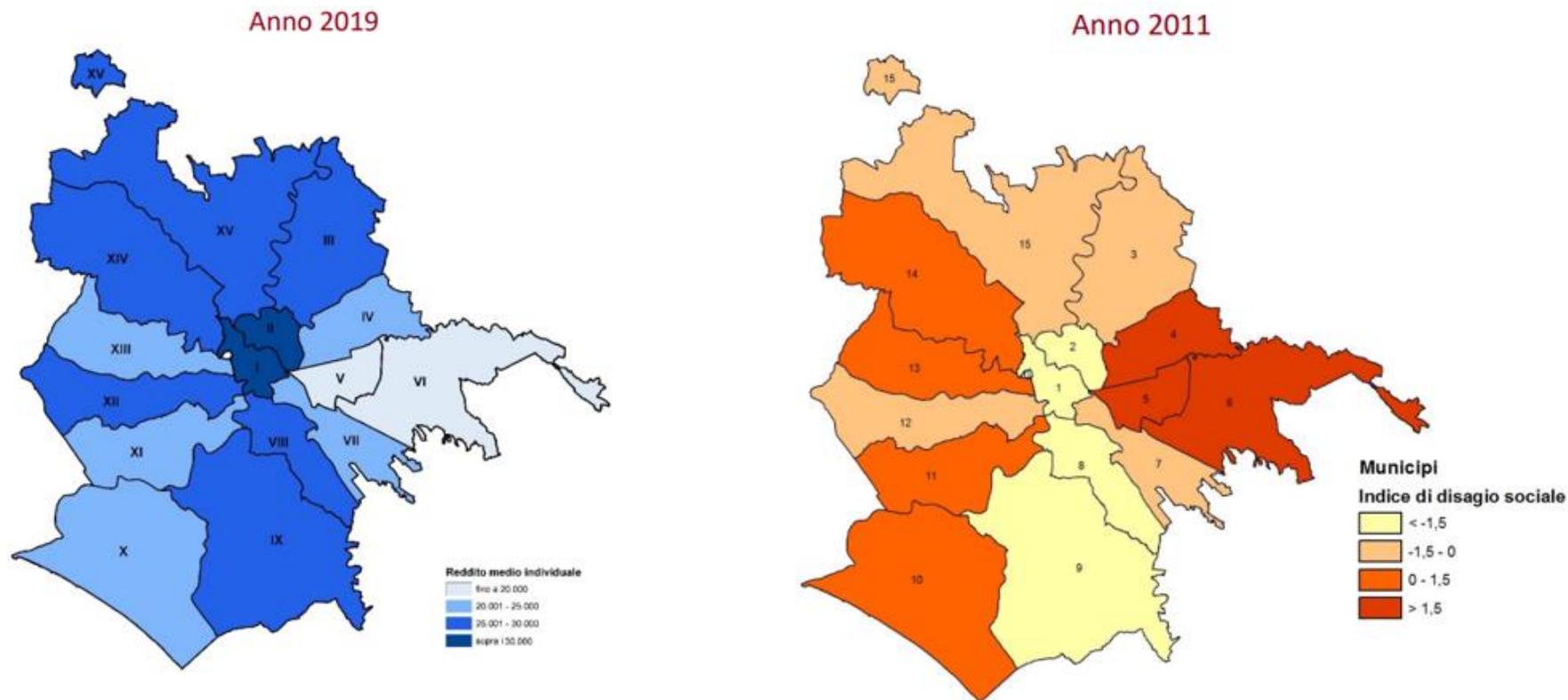
In questo Quadrante sono nati **diversi poli commerciali, logistici, della ricerca e della formazione**, che hanno dato la spinta a un progetto di crescita di questa parte della città. Il vero nodo rimane, tuttavia, **l'accessibilità**, per la quale si è investito poco nonostante il forte sviluppo industriale.

Attraverso **un'analisi desk e una serie di incontri** sono state 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.

Le analisi svolte possono rientrare anche in un discorso più ampio di **rilancio e integrazione delle aree periferiche rispetto al centro città** sulla base di un modello spaziale policentrico e reticolare che possa garantire a chi abita e lavora nelle periferie lo stesso diritto alla mobilità di chi si trova in centro.

LA 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). 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.

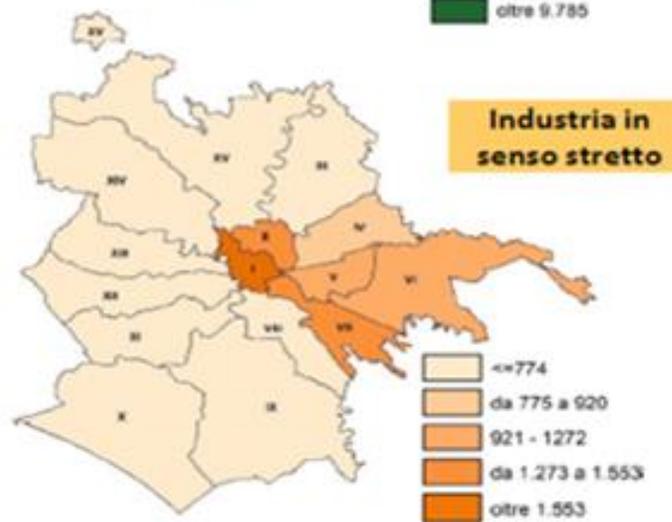
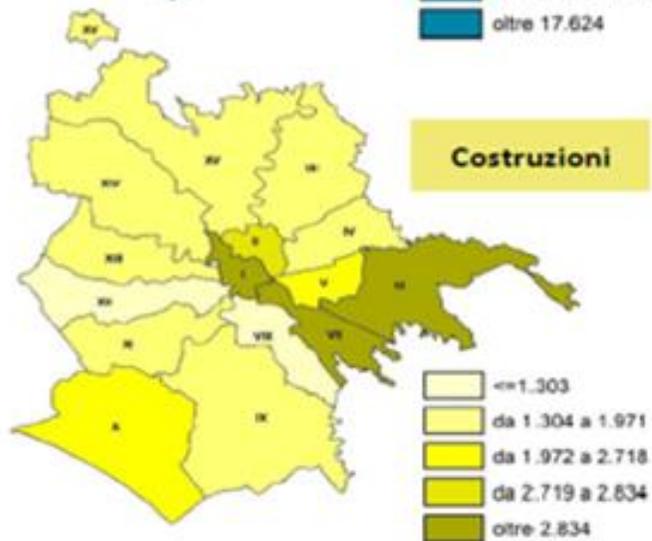
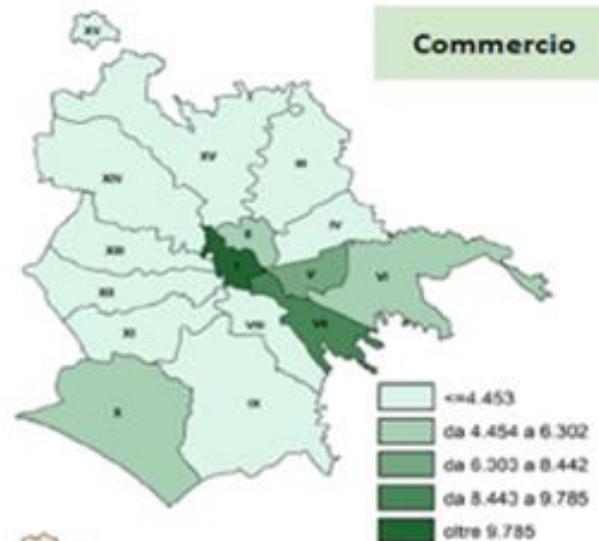


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica e Dipartimento Risorse Economiche di Roma Capitale su dati Siatel-Agenzia delle Entrate

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

LA DIMENSIONE IMPRENDITORIALE

Anno 2020



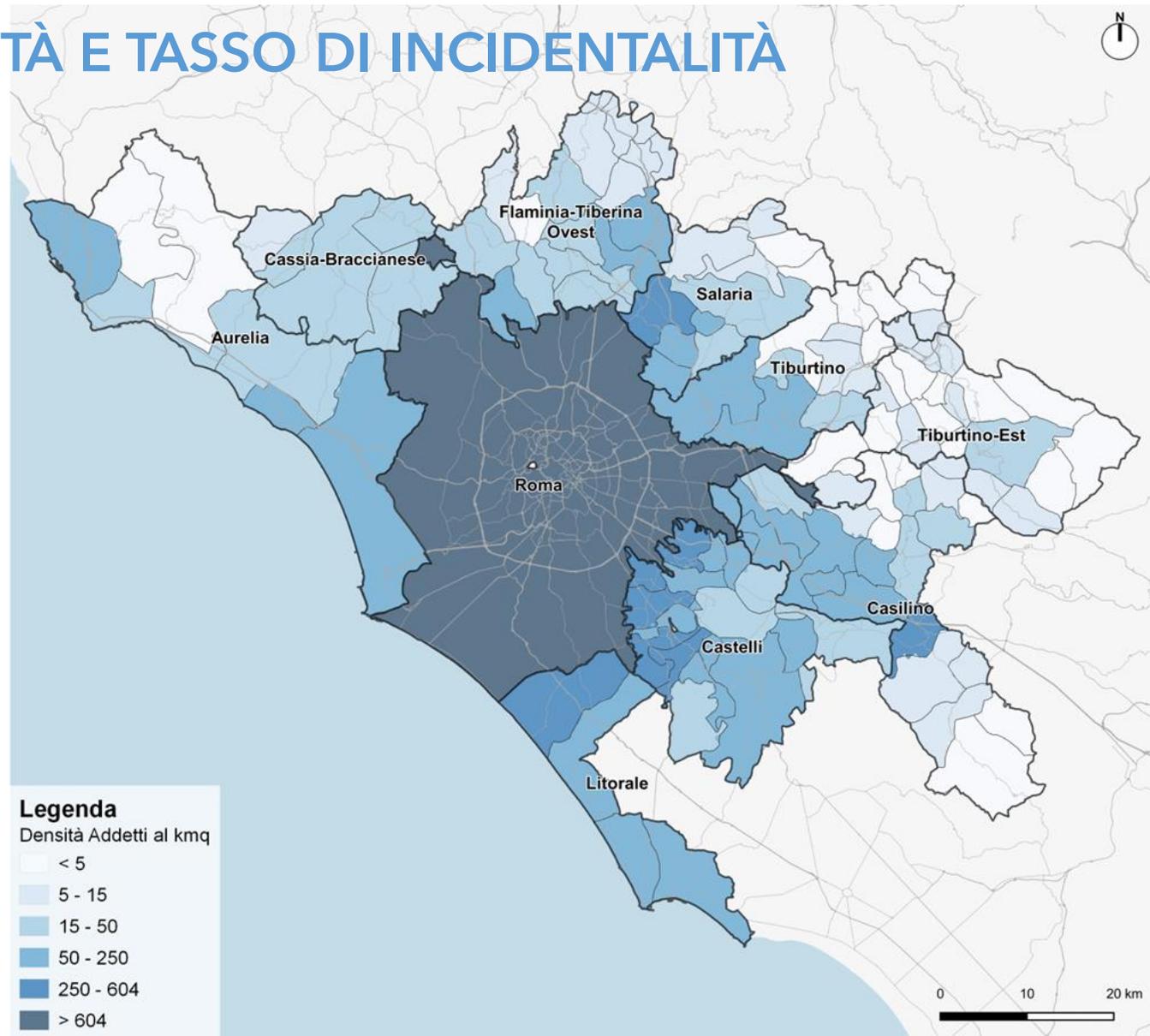
Più del **30%** delle imprese presenti a Roma ha sede a Roma Est con una percentuale del **38%** nel V Municipio.

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

LA DOMANDA DI ACCESSIBILITÀ E TASSO DI INCIDENTALITÀ

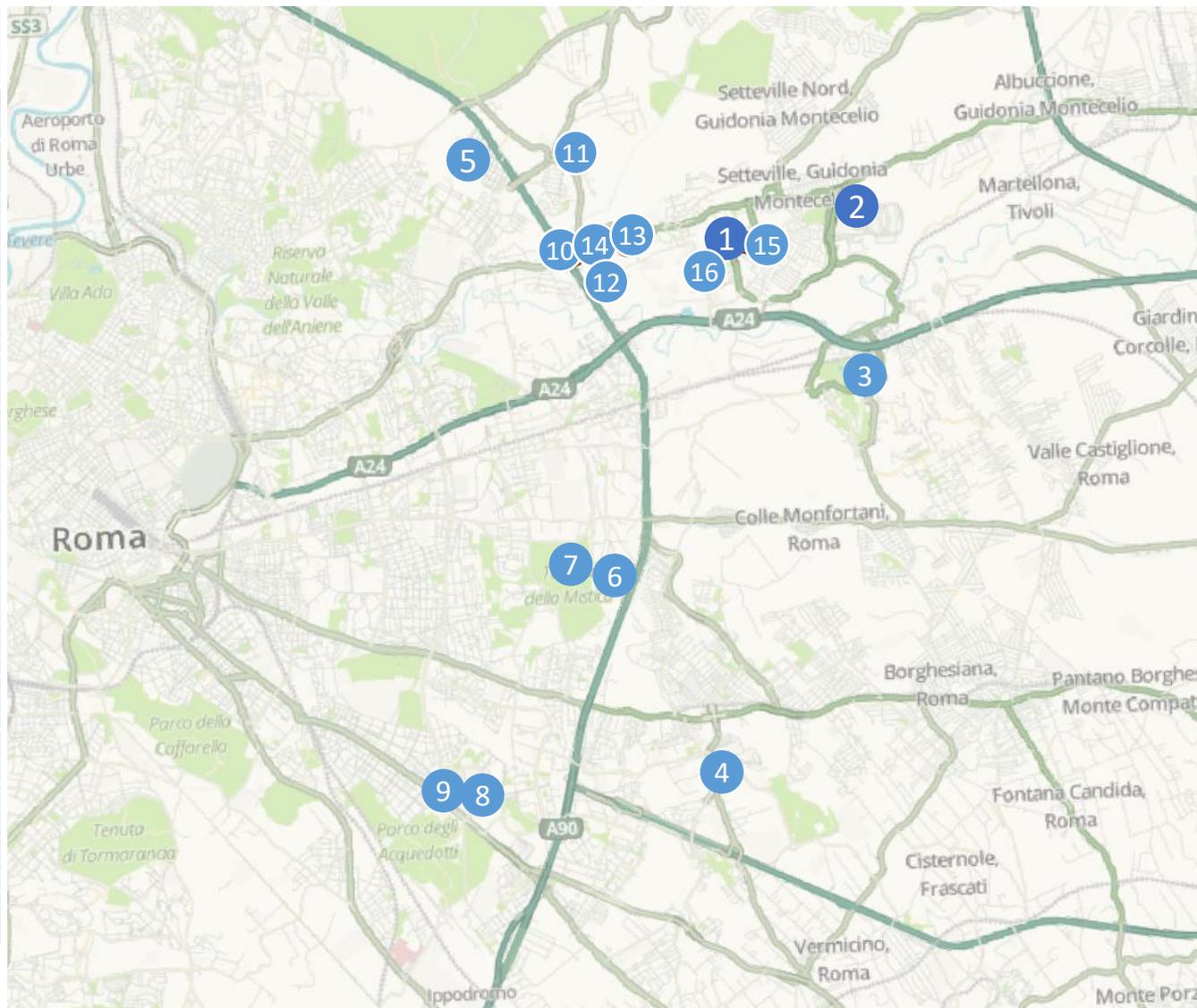
Il Quadrante è una importante **porta di accesso alla città** per i veicoli privati e il traffico pesante, con una domanda di accessibilità derivata anche dalla densità degli addetti. Spiccano, in particolare, le **aree commerciali e produttive** dislocate in modo puntuale nei vari Municipi del territorio ed in modo evidente sulle direttrici radiali di accesso alla città.

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



I POLI ATTRATTORI

Polo attrattore	N° rif. mappa
Tecnopolo	1
CAR - Centro Agroalimentare Roma	2
Centro commerciale Roma Est	3
Università Tor Vergata	4
Centro Carni e Mercato dei fiori	5
GRAN Roma + Hotel Hilton	6
AREA MISTICA	7
Cinecittà studios	8
Cinecittà 2 e Area commerciale Tuscolana	9
Università Medica Internazionale - UniCamillus	10
Centrale del Latte	11
Tecnocittà	12
Fabbrica dolciaria Gentilini	13
Leonardo	14
Amazon	15
Aruba	16



LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E I SERVIZI

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

Entro il 2024 sono previste importanti opere infrastrutturali per risolvere i problemi di accessibilità del Quadrante :

- **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

LE VALUTAZIONI DEGLI STAKEHOLDER

Complessiva **soddisfazione** per i progetti in corso e per quelli pianificati, ma con la raccomandazione che vengano realizzati in **tempi brevi**.

Necessità di **migliorare l'accessibilità** dell'area della Centrale del Latte.

Il **termine dei lavori per il raddoppio della Tiburtina** risolverà una situazione storica di congestione e in parte alleggerirà l'area Tecnopolo.

Necessità di rivedere la **viabilità per il traffico merci**.

Difficoltà di accesso nell'area di Mistica dove sono presenti diverse aziende ed associazioni

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

SCENARI DI SVILUPPO: CRITICITÀ

- L'asse viario lungo **la Tiburtina** rappresenta storicamente l'infrastruttura di riferimento del Quadrante industriale di Roma Est.
- La **A24** 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**.

SCENARI DI SVILUPPO: CAR - CENTRO AGROALIMENTARE DI ROMA



Il CAR 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.

Il piano industriale 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".

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 regionali 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.

SCENARI DI SVILUPPO: CAR - CENTRO AGROALIMENTARE DI ROMA

CRITICITÀ

- 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.

SCENARI DI SVILUPPO: CAR – CENTRO AGROALIMENTARE DI ROMA

PROPOSTE INTEGRATIVE

- **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 nei pressi dei mercati rionali permetterebbe di non congestionare la città stessa. Nel Quadrante Roma Est insiste il **34% dei mercati rionali**;
- **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.

SCENARI DI SVILUPPO: 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 96%. 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.**

SCENARI DI SVILUPPO: TECNOPOLO TIBURTINO

CRITICITÀ

- **manca una visione di rilancio a lungo termine** che ne ridefinisca missione e uso dello spazio ma il vincolo che più impatta negativamente sullo sviluppo rimane il livello di **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**.
- C'è una **scarsissima manutenzione e un ammaloramento delle strade** a causa dei flussi di veicoli commerciali pesanti dalla limitrofa via di Salone.
- Il Tecnopolo 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 (creazione di nuovi servizi, spazi per la formazione, social housing per ricercatori temporanei, etc.), possa rilanciare il suo **ruolo primario di incubatore dell'innovazione**.

SCENARI DI SVILUPPO: TECNOPOLO TIBURTINO

PROPOSTE INTEGRATIVE

- 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**;
- **manutenzione straordinaria** delle strade con chiara definizione di aree parcheggio e messa in sicurezza dei marciapiedi.

Grazie per l'attenzione



UNIONTRASPORTI