

# GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

oooooooooooooooooooooooooooo

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 19 DIC. 2000

=====

ADDI' **19 DIC. 2000** NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, IN VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212 - ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE, COSI' COSTITUITA:

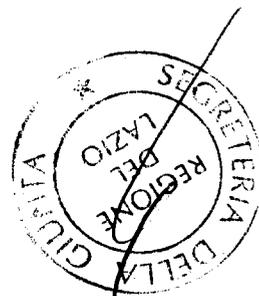
STORACE	Francesco	Presidente	GARGANO	Giulio	Assessore
SIMEONI	Giorgio	Vice Presidente	IANNARILLI	Antonello	"
ARACRI	Francesco	Assessore	ROBILOTTA	Donato	"
AUGELLO	Andrea	"	SAPONARO	Francesco	"
CIARAMELLETTI	Luigi	"	SARACENI	Vincenzo Maria	"
DIONISI	Armando	"	VERZASCHI	Marco	"
FORMISANO	Anna Teresa	"			

ASSISTE IL SEGRETARIO Dott. Saverio Guccione.  
.....OMISSIS

ASSENTI: TUTTI PRESENTI

DELIBERAZIONE N° 2553

OGGETTO: - Selezione dei progetti per gli interventi di miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali nei centri urbani. Parere sulla priorit  degli interventi ricadenti nel territorio della Regione Lazio.



**Oggetto: Selezione dei progetti per gli interventi di miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali nei centri urbani. Parere sulla priorità degli interventi ricadenti nel territorio della Regione Lazio.**

## LA GIUNTA REGIONALE

**Su proposta dell'Assessore per le Politiche dei Trasporti e LL.PP.**

VISTA la Legge 26 febbraio 1992 n° 211

VISTA la Legge 23 dicembre 1999 n° 488

VISTO il D.I. 16 giugno 2000

VISTO il D.D. 19 giugno 2000

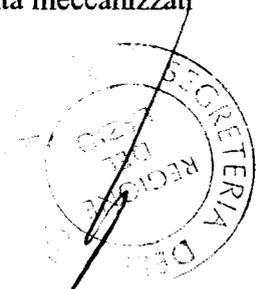
### PREMESSO CHE

- La legge 26 febbraio 1992 n° 211 stanziava risorse per la realizzazione di interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa al fine di migliorare la mobilità e le condizioni ambientali nei centri urbani;
- la legge 23 dicembre 1999 n° 488, art. 54, comma 1), ha autorizzato ulteriori limiti di impegno finanziario dello Stato, a decorrere dall'anno 2001, per la prosecuzione degli interventi di cui agli artt. 9 e 10 della citata legge 211/92;
- il Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro dei Lavori Pubblici con D.I. 16 giugno 2000 ha emanato i "Criteri per la presentazione e la selezione dei progetti per interventi di miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali nei centri urbani con relativa individuazione delle risorse finanziarie utilizzabili";
- l'art. 5 del citato D.I. 16 giugno 2000 stabilisce che i soggetti proponenti dovranno presentare alle rispettive regioni, entro centoventi giorni dalla pubblicazione sulla G.U.R.I. del predetto decreto, la documentazione preliminare dell'intervento che intendono proporre affinché l'Amministrazione Regionale possa, nei successivi sessanta giorni, esprimere delle priorità nell'ambito delle proposte ricadenti nel territorio di propria pertinenza;

CONSIDERATO che le sottoelencate amministrazioni comunali e le Società, nei tempi prescritti, hanno trasmesso all'Assessorato per le Politiche dei Trasporti e LL.PP. – Dipartimento Mobilità e Trasporti – le seguenti proposte di interventi:

#### **1. Comune di Valmontone (RM)**

- 1.a) Miglioramento della mobilità urbana – realizzazione di n° 3 impianti di risalita meccanizzati  
(Scheda n° 2 )



## 2. Comune di Roma

- 2.a) Tramvia T.V.A. Termini – Vaticano – Aurelio (scheda n° 3 )
- 2.b) Ammodernamento e potenziamento del parco rotabile della ferrovia concessa Roma – Lido di Ostia (scheda n° 5 )
- 2.c) Ammodernamento Metropolitana linea “A” – 3° Stralcio funzionale Termini – Anagnina (scheda n° 6 )
- 2.d) Ammodernamento Metropolitana linea “A” – 4° Stralcio funzionale Ottaviano – Termini (scheda n° 7 )
- 2.e) Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T3 Venezia – Colosseo – San Giovanni (scheda n° 8 )
- 2.f) Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T6 Alessandrino – Bivio Torrenova – Tor Vergata (scheda n° 9 )

## 3. Metroferro S.p.A.

- 3.a) Ammodernamento e potenziamento della ferrovia concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo (scheda n° 4 )

## 4. ATAC

- 4.a) Realizzazione della rete filoviaria romana (scheda n° 1 )

TENUTO CONTO che la Regione Lazio, non può che prendere atto delle scelte programmatiche e di investimenti degli Enti proponenti e che, pertanto, le priorità sono state individuate esclusivamente nell'ambito dei progetti presentati;

VISTO che il Dipartimento Mobilità e Trasporti ha provveduto alle valutazioni della documentazione preliminare e che sulla base dei risultati, riportati nelle schede allegate a questa deliberazione e di cui costituiscono parte integrante, sono state formate le seguenti graduatorie, di cui una ex art. 9 della citata Legge 211/92, riguardante l'area metropolitana ed i comuni minori ed una ex art. 10 della legge 211/92, riguardante le aziende esercenti il trasporto ferroviario, al fine di determinare le priorità di intervento:

### ART. 9 LEGGE 211/92.

#### A) Area Metropolitana

1. Comune di Roma – Ammodernamento linea “A” – 3° Stralcio funzionale Termini – Anagnina
2. Comune di Roma – Ammodernamento linea “A” – 4° Stralcio funzionale Ottaviano – Termini
3. Comune di Roma – Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T3 Venezia-Colosseo-S.Giovanni
4. Comune di Roma – Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T6 Alessandrino-Bivio Torrenova-Tor Vergata
5. ATAC – Realizzazione della rete filoviaria romana
6. Comune di Roma – Tramvia T.V.A. Termini – Vaticano – Aurelio

#### B) Comuni minori

1. Comune di Valmontone – Miglioramento della mobilità urbana – realizzazione di n° 3 impianti di risalita.



**ART. 10 LEGGE 211/92**

1. Comune di Roma – Ammodernamento e potenziamento del parco rotabile della ferrovia concessa Roma – Lido di Ostia
2. Metroferro SpA – Ammodernamento e potenziamento della ferrovia concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo

Tutto ciò premesso

**DELIBERA**

- di approvare, sulla scorta delle proposte di interventi pervenute riguardanti il territorio della Regione Lazio, le seguenti due graduatorie al fine di determinare le priorità di intervento, ai sensi del D.I. del 16 giugno 2000:

**ART. 9 LEGGE 211/92.**

**21 DIC. 2000**

**A) Area Metropolitana**

1. Comune di Roma – Ammodernamento linea “A” – 3° Stralcio funzionale Termini – Anagnina
2. Comune di Roma – Ammodernamento linea “A” – 4° Stralcio funzionale Ottaviano – Termini
3. Comune di Roma – Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T3 Venezia-Colosseo-S.Giovanni
4. Comune di Roma – Metropolitana di Roma linea “C” – Tratta T6 Alessandrino-Bivio Torrenova-Tor Vergata
5. ATAC – Realizzazione della rete filoviaria romana
6. Comune di Roma – Tramvia T.V.A. Termini – Vaticano – Aurelio

**B) Comuni minori**

1. Comune di Valmontone – Miglioramento della mobilità urbana – realizzazione di n° 3 impianti di risalita.

**ART. 10 LEGGE 211/92.**

1. Comune di Roma – Ammodernamento e potenziamento del parco rotabile della ferrovia concessa Roma – Lido di Ostia
2. Metroferro SpA – Ammodernamento e potenziamento della ferrovia concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo

- di trasmettere, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi del predetto D.I. 16 giugno 2000, il parere di priorità in narrativa al fine della successiva valutazione di ammissibilità per concorrere alla definizione del piano complessivo di riparto delle risorse finanziarie necessarie alla esecuzione degli interventi.

Il presente provvedimento non è soggetto a controllo ai sensi della l. 15.05.1997 n° 127.

IL PRESIDENTE: F.to Francesco STORACE

IL SEGRETARIO: F.to Dott. Saverio GUCCIONE

ATAC

**REALIZZAZIONE DELLA RETE FILOVIARIA DI ROMA****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

E' la creazione, ex-novo, di una rete filoviaria, da inserire nell'ambito di un più ampio processo di ristrutturazione previsto per l'intera rete di trasporto pubblico locale della città di Roma, con il quale si intende perseguire l'obiettivo di ottenere, sia per il centro storico che lungo le principali direttrici delle zone periferiche, l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

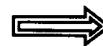
**DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

1 – Lo **schema della rete** si articola su 10 linee costituite da adduttrici alla ZTL (7 direttrici filoviarie) e da percorsi tangenziali (3 direttrici), tutte ricalcanti linee già esercite con autobus, aventi la peculiarità di scambiare con i principali assi su ferro della città. La lunghezza di esercizio complessiva risulta di km 119,5 mentre la lunghezza totale della rete da realizzare assomma a circa km 240 di cui circa km 40 da esercire in marcia autonoma.

2 – Il **materiale rotabile** viene previsto con vetture snodate da circa 18 mt, con capacità minima di 121 posti (di cui 35 a sedere), per un totale di n° 292 unita (+ 20% di scorta) E' costituito da veicoli bimodali in grado di marciare sia alimentati da rete (aerea o nella pavimentazione) che in autonomia (motore termico o batterie a bordo).

3 – Le **fermate**, per consentire di mantenere le caratteristiche di servizio rapido delle attuali linee autobus di tipo "express", dalle quali le nuove linee filoviarie deriveranno, sono previste in numero limitato per un totale di n° 304 per tutte le 10 linee. I cigli delle banchine di fermata saranno sagomati per consentire l'incarozzamento a raso dei passeggeri.

4 – Per quanto attiene alla **rete di alimentazione** essa è garantita da sottostazioni di conversione, stimate congrue per un complessivo numero di 69 (n° 1 SSE circa ogni 3.0 km di linea di contatto), da realizzare e/o potenziare. Le rimesse da impiegare per il rimessaggio dei veicoli e l'esercizio delle linee è costituita da n. 5 delle attuali rimesse ATAC destinate agli autobus, debitamente ristrutturate.



5 – I **costi** di investimento previsti per la realizzazione del progetto, nel suo complesso, ammontano a 811,9 MLM di lire così ripartiti:

- Acquisione veicoli: 481,8 mld di lire
- Allestimento fermate: 16,7 mld di lire
- Installazioni fisse di linea: 266,6 mld di lire
- Ristrutturazione rimesse: 46,8 mld di lire

#### VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

Il progetto è meritevole di attenzione soprattutto perché finalizzato a contribuire all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico nel centro storico di Roma. Trattandosi di un sistema di trasporto di superficie che, tra l'altro, non implementa l'attuale rete ma la razionalizza sostituendo altrettante linee esercite su gomma, la sua collocazione non può che seguire, in termini di priorità, gli interventi destinati ai sistemi di trasporto in sotterranea.



**COMUNE DI VALMONTONE****MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' URBANA  
REALIZZAZIONE DI N° 3 IMPIANTI DI RISALITA MECCANIZZATI****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

- La ridefinizione del sistema della mobilità attraverso interventi tesi a migliorare l'accessibilità pedonale ed il sistema delle aree di sosta;
- Il miglioramento del sistema di connessione e riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico presenti nel nucleo storico, attualmente raggiungibile per mezzo di due soli accessi veicolari;
- Rendere congruenti gli interventi di connessione urbana e di risalita pedonale meccanizzata all'interno del quadro strategico delle progettualità, sia a scala urbana che a scala sovracomunale, intraprese dall'Amministrazione comunale di Valmontone di concerto con quelle di Artena e Labico.

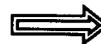
**DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

Il progetto prevede la realizzazione di tre impianti di risalita meccanizzati, collocati in altrettante aree strategiche di connessione e ricucitura del centro abitato di Valmontone.

Nello specifico, due di essi sono necessari per collegare il nucleo storico, posto in alto e che accoglie le principali funzioni centrali, alla parte bassa dell'ambito urbano nella quale sono previste due aree di parcheggio che permetteranno, tra l'altro, di alleggerire i flussi di traffico diretti verso il nucleo storico ottenendo una riduzione delle emissioni nocive e quindi maggiori livelli di sostenibilità ambientale.

Il terzo permetterà di collegare l'ambito in cui è localizzato il Villaggio della "Rinascita" alla stazione ferroviaria anche attraverso un sottopasso che permetterà di ridurre l'effetto barriera attualmente costituito dalla ferrovia e la condizione di marginalità di quest'ambito urbano.

Il progetto si articola in tre lotti funzionali:



- Il *primo lotto funzionale* (n<sup>^</sup> 1 ascensore, n<sup>^</sup> 2 scale mobili, n<sup>^</sup> 1 parcheggio e opere accessorie) permetterà di mettere in relazione il centro storico con la piana a Nord, attualmente separati da una ripida scarpata su cui affaccia Palazzo Doria Pamphilj, che presto accoglierà una sede staccata dell'Università di Roma – La Sapienza;
- Il *secondo lotto funzionale* (n<sup>^</sup> 6 scale mobili, n<sup>^</sup> 1 parcheggio e opere accessorie) sarà quello localizzato nei pressi della stazione ferroviaria che verrà il fulcro attorno cui l'impianto di risalita consentirà, agli abitanti del quartiere la "Rinascita" (già oggetto di un Contratto di Quartiere) e degli ambiti contigui, di raggiungere la stazione e gli altri ambiti urbani in breve tempo, senza la necessità di utilizzare la macchina. In proiezione, tale intervento permetterà di dare maggiore consistenza e valore al nodo di scambio intermodale programmato attorno alla futura stazione della linea metropolitana.
- Il *terzo lotto funzionale* (n<sup>^</sup> 6 scale mobili, n<sup>^</sup> 1 parcheggio e opere accessorie) permetterà il collegamento tra il nucleo storico e l'ambito urbano denominato la "Valle" per il quale è in itinere la predisposizione di un programma di riqualificazione che prevede, tra l'altro, un mix funzionale diverso rispetto a quello attualmente presente caratterizzato dalla prevalenza degli spazi della residenza.

#### 4 – Costi per la realizzazione dell'opera

- - 1° LOTTO                      2,3 mld di lire
- - 2° LOTTO                      4,4 mld di lire
- - 3° LOTTO                      4,2 mld di lire

**per un totale di 10,9 mld di lire**

#### VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

Il progetto presenta il suo punto di forza nel favorire l'accessibilità pedonale alle aree di sosta, determinando un miglioramento della mobilità urbana che risulta particolarmente efficace se si tiene conto delle caratteristiche plano-altimetriche della Città. Inoltre, per quanto attiene al 2<sup>^</sup> lotto funzionale, esso consegue anche il non meno importante obiettivo di costituire un incentivo all'utilizzazione del mezzo ferroviario in quanto l'impianto relativo si attesta presso la Stazione ferroviaria.

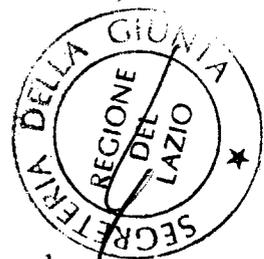


**COMUNE DI ROMA****REALIZZAZIONE TRANVIA TERMINI - VATICANO - AURELIO****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

Il progetto prevede la creazione di una infrastruttura di trasporto di nuova concezione, sotto l'aspetto tecnologico e delle soluzioni tecniche, del materiale rotabile e degli interventi sull'arredo urbano, in grado di collegare gli ambiti del quartiere Aurelio, il Vaticano e le principali polarità storico - culturali della città, rafforzando in modo strutturato, l'accessibilità del Centro Storico con sistemi di trasporto pubblico a trazione non inquinante e lo sviluppo dei processi di pedonalizzazione in tale parte della città.

**DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

- ◆ L'intervento, di cui è parte integrante la diramazione a Piazza Risorgimento, consentirà di ampliare il sistema della mobilità pubblica in sede fissa, potenziare l'effetto rete e realizzare i collegamenti pubblici rapidi, efficienti e confortevoli al servizio di zone di grande interesse turistico. L'offerta di una capacità di trasporto adeguata alla domanda, che si accompagna a un buon livello di comfort e a un servizio attrattivo e di qualità che giustifichino gli investimenti richiesti, si traducono:
  - nella sicurezza;
  - nella regolarità;
  - nel comfort.
- ◆ La costruzione della nuova tranvia, che a opera ultimata avrà una lunghezza complessiva di 9 km e sarà dotata di 22 fermate, sarà accompagnata da interventi di riqualificazione urbana che garantiranno il miglior impatto ambientale dell'intervento. La riqualificazione riguarderà la sede tranviaria e quella stradale, i marciapiedi, gli arredi di linea e urbani, l'illuminazione pubblica e gli spazi verdi, favorendo la migliore integrazione storico - architettonico - archeologica delle opere.
- ◆ Il progetto consolidato in questa fase, corrisponde ad un'estensione parziale della linea TVA, che dalla stazione Termini collega Piazza Pio XI e include la diramazione a Piazza Risorgimento. In una successiva fase sarà sviluppato e integrato il progetto della tratta Pio XI - Giureconsulti. Il percorso della tratta



Termini – Pio XI si estende per circa 6.1 km e comprende 16 fermate; quello della diramazione a Risorgimento è di circa 1 km e serve 2 fermate. La distanza media tra le fermate, considerata la tratta Pio XI – Giureconsulti, è di 410 m.

Costo dell'intervento : 337 mld di lire

### VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLE PRIORITA'

Anche questo progetto, analogamente a quello che prevede la realizzazione della rete filoviaria di Roma, è meritevole di attenzione per il contributo che è in grado di offrire all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico nel centro storico della città. Lo stesso risulta una rielaborazione di analogo progetto, presentato nel 1999, avente le stesse finalità che, nella stesura attuale, prevede una migliore integrazione modale tenendo anche conto degli interventi giubilari realizzati od in corso di ultimazione. In termini di merito, riguardando un sistema di trasporto di superficie decisamente più rigido di quello filoviario, la sua collocazione non può che seguire quest'ultimo nella scala delle priorità.



**METROFERRO S.p.A.****AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA  
ROMA-CIVITA CASTELLANA-VITERBO****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

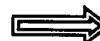
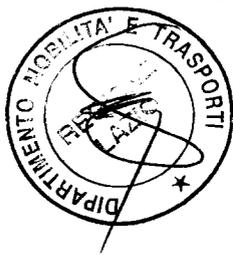
L'obiettivo generale dell'intervento è quello di sviluppare lo standard trasportistico della tratta urbana in modo da potervi espletare un servizio assimilabile a quello di una vera e propria "metropolitana", nonché di implementare e trasformare la tratta suburbana al livello di "ferrovia metropolitana".

L'intervento può essere sinteticamente suddiviso fra i lavori e forniture da eseguire sulla **tratta urbana** Roma (P.le Flaminio) – Montebello e quelli relativi alla **tratta suburbana** Montebello – Sacrofano – Riano.

Per quanto riguarda gli interventi per l'ammmodernamento ed il potenziamento della tratta urbana, si è provveduto ad individuare una serie di interventi aventi l'obiettivo di potenziare, ammodernare ed estendere la tratta urbana in modo da svolgere un servizio assimilabile a quello di una metropolitana. In tale ottica particolare rilevanza assumono quegli interventi che, pur incidendo in maniera limitata sul miglioramento del servizio, in termini di volume di posti offerti, assolvono la fondamentale funzione di rendere il sistema di trasporto in questione adeguato alle normative vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche (incarozzamento a livello, sopra/sottopassi dotati di ascensori, ecc.) ed in materia di sicurezza.

**DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

- a) **Adeguamento della stazione capolinea di P.le Flaminio:** l'intervento si prefigge di aumentare la potenzialità della stazione al fine di migliorare , attraverso un incremento della frequenza, sia i servizi urbani che quelli suburbani.
- b) **Innalzamento delle banchine delle stazioni e fermate della tratta urbana, con realizzazione di pensiline sovrappassi o sottopassi ed installazione di ascensori:** l'intervento è necessario per consentire in tutte le stazioni della tratta in questione l'incarozzamento a raso.



- c) **Interventi sugli impianti ferroviari**: tali interventi sono sostanzialmente riconducibili al potenziamento dell'impianto di segnalamento della tratta urbana (codificazione dei c.d.b. e ripetizione a bordo) e alla installazione di un sistema di telecomunicazioni terra-treno sull'intera linea, il cui scopo è quello di migliorare la regolarità del servizio e di consentire la possibilità di incrementare la frequenza dello stesso.
- d) **Materiale rotabile**: l'intervento prevede la fornitura di nuovo materiale rotabile per complessivi n. 6 convogli con composizione di tre veicoli, al fine di potenziare il servizio sulla tratta urbana e suburbana.
- e) **Interventi nella stazione di Tor di Quinto**: l'intervento si prefigge di migliorare le condizioni di accessibilità e di sicurezza attraverso la ristrutturazione completa della stazione.
- f) **Interventi nella stazione di Prima Porta**: è prevista la ricostruzione della stazione e del ponte sul Cremera per migliorare l'andamento planimetrico della linea, l'innalzamento delle banchine e il miglioramento del servizio della zona "Galline Bianche".

L'intervento di raddoppio della tratta suburbana più prossima a Roma, Montebello – Sacrofano – Riano (circa 10,5 km), si prefigge di aumentare la potenzialità della tratta suburbana di maggior traffico, eliminando nel contempo la necessità di incroci fra convogli e migliorando sia le percorrenze, sia le condizioni di sicurezza.

Gli interventi individuati ammontano ad un importo, per lavori e forniture, di circa **250 mld di lire**

#### VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

Nella sua variegata articolazione, attraverso interventi mirati, il progetto consente di sviluppare sia lo standard della tratta urbana, con un servizio assimilabile a quello di una metropolitana, sia la potenzialità della tratta suburbana a maggior traffico. Per la sua indiscutibile utilità il progetto è certamente meritevole di considerazione ma si pone al secondo posto, in termini di priorità, rispetto a quello dell'acquisto del materiale rotabile di impatto più immediato per l'utenza.



A large, stylized handwritten signature in black ink.

**COMUNE DI ROMA****AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEL PARCO DEL  
MATERIALE ROTABILE DELLA FERROVIA IN CONCESSIONE  
ROMA - LIDO DI OSTIA****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

L'Amministrazione Comunale di Roma nell'ambito del "Programma Integrato della Mobilità" (PROIMO) ha assunto l'indirizzo di prevedere, nel medio periodo, l'integrazione del servizio della ferrovia Roma-Lido di Ostia con quello della linea "B" della metropolitana di Roma.

Ciò comporta la necessità dell'esecuzione di una serie di adeguamenti infrastrutturali e tecnologici e di potenziamenti.

La logica dell'intervento che dovrà essere attuato su gran parte della ferrovia Roma-Lido di Ostia per consentire la prevista "integrazione" con la metropolitana, risulta sostanzialmente analoga all'intervento di "ricostruzione" recentemente attuato sul tronco Termini-Laurentina della linea "B".

L'obiettivo proposto si configura come primo stralcio funzionale di un programma di trasformazione con la fornitura di n° 10 convogli di cui n° 4 a carico della Amministrazione Comunale.

L'eventuale concessione del finanziamento ex lege 211/92 consentirebbe di coprire le esigenze finanziarie relativi ai restanti n° 6 convogli.

**DESCRIZIONE DELL' INTERVENTO**

Fornitura di n° 6 convogli costituiti da sei veicoli dotati di intercomunicante, aria condizionata nel comparto passeggeri, azionamento ad inverter ecc. compreso materiale di scorta e ricambi.

Costo della fornitura: 100 mld di lire

**VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'**

L'inconfutabile valenza che assume l'ammodernamento ed il potenziamento del parco rotabile unitamente agli effetti immediati che l'intervento produce, sia dal punto di vista della qualità del servizio percepita dall'utenza sia dal miglioramento dei turni del materiale rotabile e della sua manutenzione, attribuiscono al progetto la massima validità e la priorità di assegnazione.



*Cura*

**COMUNE DI ROMA**

**AMMODERNAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA "A"  
"BATTISTINI - ANAGNINA"  
TRATTA TERMINI ANAGNINA  
3° Stralcio funzionale - 2° Fase**

**OBIETTIVO DEL PROGETTO:**

La linea "A" della metropolitana di Roma comprende 27 stazioni da Anagnina ad Ottaviano per uno sviluppo di 19 km. Attualmente necessita di interventi urgenti in quanto, fin dal 1980, anno di inizio dell'esercizio, l'indice di utilizzazione della linea stessa si è mantenuto su livelli estremamente elevati, producendo di fatto un deterioramento progressivo di strutture, finiture, impianti, anche a causa dei tempi ristretti a disposizione per le operazioni di manutenzione.

Alle carenze funzionali di esercizio della linea, che producono anche disagi nel servizio ai viaggiatori e la riduzione del comfort, si aggiungono inoltre ulteriori motivi di intervento altrettanto urgenti, come la necessità di innalzamento degli standard di sicurezza in generale, e significativamente a fronte dei rischi di incendio, e il miglioramento delle caratteristiche di accessibilità al servizio, che deve estendersi ai viaggiatori a ridotta capacità motoria e visiva.

L'ammmodernamento della linea "A" segue un programma generale di riqualificazione suddiviso in stralci funzionali, stabiliti in funzione delle priorità di intervento, e di una gestione razionale delle risorse finanziarie disponibili.

Sicurezza (revisione e integrazione degli impianti antincendio e realizzazione di adeguati impianti di ventilazione)

Fruibilità (interventi volti a garantire l'accessibilità al sistema di trasporto a non deambulanti e non vedenti e il miglioramento del confort ambientale per l'intera utenza, realizzato tramite i nuovi impianti di ventilazione)

Funzionalità (bonifica delle strutture e degli impianti ammalorati, rinnovo dei sistemi di alimentazione elettrica, implementazione delle funzioni di controllo centralizzato degli impianti)

Estetica (rinnovo delle finiture, degli arredi di stazione e della segnaletica direzionale e informativa per l'utenza).



*[Handwritten signature]*

## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

- ◆ il sistema di ventilazione delle gallerie di linea e delle stazioni risulta ridisegnato nella sua totalità, al fine di cogliere il duplice obiettivo di migliorare il confort ambientale contribuendo in misura sostanziale al ricambio dell'aria e di intervenire in caso di incendio per lo smaltimento dei fumi;
- ◆ nelle stazioni (Vittorio, Manzoni, Colli Albani, Arco di Travertino, Porta Furba, Numidio Quadrato, Lucio Sestio, Giulio Agricola e Anagnina) saranno effettuati interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, con l'installazione di ascensori accessibili ai disabili e percorsi guidati per non vedenti. L'aspetto generale risulterà interamente rinnovato mediante la sostituzione delle finiture, delle pavimentazioni, degli impianti di illuminazione e di segnaletica;
- ◆ la realizzazione dei rimanenti pozzi di metà tratta (Termini – San Giovanni)
- ◆ in galleria sono previsti interventi di impermeabilizzazione e di ristrutturazione delle gallerie di corsa nei tratti ammalorati della linea, il rinnovo totale dell'impianto di illuminazione, la realizzazione di impianti antincendio e di ausilio alle comunicazioni con personale e i viaggiatori, quali la rete telefonica e la diffusione sonora di emergenza.

Costo dell'intervento: 139,8 mld di lire

## VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

Le finalità degli interventi presentati assumono rilevante importanza soprattutto per quanto attiene al miglioramento della sicurezza del complesso dell'infrastruttura, oltre che all'adeguamento degli impianti alla vigente normativa, tenuto conto che il D.M. 11 gennaio 1988 "Prevenzione incendi nelle metropolitane" è stato emanato successivamente all'entrata in esercizio della linea in argomento. Il progetto, inoltre, costituendo la 2<sup>a</sup> fase del 3<sup>o</sup> stralcio di un più ampio programma generale di ammodernamento, già in parte realizzato con l'esecuzione degli interventi relativi ai primi due stralci ed alla 1<sup>a</sup> fase del 3<sup>o</sup>, verrebbe a completare – unitamente al successivo 4<sup>o</sup> stralcio funzionale – l'intero programma di riqualificazione della linea più importante della metropolitana di Roma. Date le finalità e l'importanza del progetto ne consegue l'assegnazione di una priorità assoluta, precedendo il citato progetto per il 4<sup>o</sup> stralcio funzionale, contemporaneamente presentato, solo per una razionale suddivisione degli interventi.



**COMUNE DI ROMA****AMMODERNAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA "A"  
"BATTISTINI - ANAGNINA"  
TRATTA TERMINI - OTTAVIANO  
4° Stralcio funzionale****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

La linea "A" della metropolitana di Roma comprende 27 stazioni da Anagnina ad Ottaviano per uno sviluppo di 19 km. Attualmente necessita di interventi urgenti in quanto, fin dal 1980, anno di inizio dell'esercizio, l'indice di utilizzazione della linea stessa si è mantenuto su livelli estremamente elevati, producendo di fatto un deterioramento progressivo di strutture, finiture, impianti, anche a causa dei tempi ristretti a disposizione per le operazioni di manutenzione.

Alle carenze funzionali di esercizio della linea, che producono anche disagi nel servizio ai viaggiatori e la riduzione del comfort, si aggiungono inoltre ulteriori motivi di intervento altrettanto urgenti, come la necessità di innalzamento degli standard di sicurezza in generale, e significativamente a fronte dei rischi di incendio, e il miglioramento delle caratteristiche di accessibilità al servizio, che deve estendersi ai viaggiatori a ridotta capacità motoria e visiva.

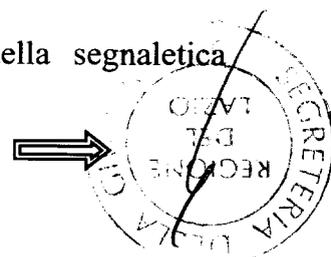
L'ammmodernamento della linea "A" segue un programma generale di riqualificazione suddiviso in stralci funzionali, stabiliti in funzione delle priorità di intervento, e di una gestione razionale delle risorse finanziarie disponibili.

Sicurezza (revisione e integrazione degli impianti antincendio e realizzazione di adeguati impianti di ventilazione)

Fruibilità (interventi volti a garantire l'accessibilità al sistema di trasporto a non deambulanti e non vedenti e il miglioramento del confort ambientale per l'intera utenza, realizzato tramite i nuovi impianti di ventilazione)

Funzionalità (bonifica delle strutture e degli impianti ammalorati, rinnovo dei sistemi di alimentazione elettrica, implementazione delle funzioni di controllo centralizzato degli impianti)

Estetica (rinnovo delle finiture, degli arredi di stazione e della segnaletica direzionale e informativa per l'utenza).



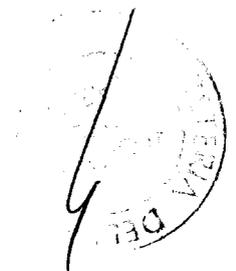
## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

- ◆ il sistema di ventilazione delle gallerie di linea e delle stazioni risulta ridisegnato nella sua totalità, al fine di cogliere il duplice obiettivo di migliorare il confort ambientale contribuendo in misura sostanziale al ricambio dell'aria e di intervenire in caso di incendio per lo smaltimento dei fumi;
- ◆ il sistema di elettrificazione sarà migliorato attraverso le nuove cabine di trasformazione e il sistema di interconnessione. Tale sistema è in grado di garantire la disponibilità elettrica da più centri distinti, limitando i pericoli di disservizio anche in caso di interruzione del cavo da uno dei due lati di provenienza delle connessioni;
- ◆ nelle stazioni (Lepanto, Flaminio, Spagna, Barberini, Repubblica) saranno effettuati interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, con l'installazione di ascensori accessibili ai disabili e percorsi guidati per non vedenti. L'aspetto generale risulterà interamente rinnovato mediante la sostituzione delle finiture, delle pavimentazioni, degli impianti di illuminazione e di segnaletica;
- ◆ in galleria sono previsti interventi di impermeabilizzazione e di ristrutturazione delle gallerie di corsa nei tratti ammalorati della linea, il rinnovo totale dell'impianto di illuminazione, la realizzazione di impianti antincendio e di ausilio alle comunicazioni con personale e i viaggiatori, quali la rete telefonica e la diffusione sonora di emergenza.

Costo dell'intervento: 279,5 mld di lire

## VALUTAZIONI ED ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

Circa le finalità e l'importanza del progetto valgono le medesime valutazioni espresse per il 3° stralcio - 2<sup>a</sup> fase (vedi scheda n° 6), così come le considerazioni circa la priorità dell'intervento.



**COMUNE DI ROMA****METROPOLITANA DI ROMA - LINEA "C"  
TRATTA T3 "VENEZIA-S.GIOVANNI"****OBIETTIVO DEL PROGETTO**

La linea "C" si inserisce nel modello del sistema della mobilità per la città di Roma contenuto nel Proimo (Programma integrato mobilità), orientato al perseguimento di obiettivi di forte integrazione, urbana, strutturale, modale e gestionale intervenendo sulle reti di trasporto su ferro, sulla viabilità, sulla gestione della sosta e sulla pianificazione dell'uso del territorio.

La linea "C" consente di integrare il sistema complessivo dei trasporti su ferro delle tre metropolitane "A", "B" e "C", delle tre linee ferroviarie FM 1, FM 2 e FM 3 e delle linee tranviarie.

Il progetto della linea "C" risulta, quindi, da un punto di vista trasportistico, adeguato alle esigenze della mobilità della città di Roma per le seguenti motivazioni:

- a) genera un significativo effetto rete in quanto garantisce tre interscambi con le linee metropolitane esistenti (a S. Giovanni, a Colosseo, a Ottaviano);
- b) integra nella rete metropolitana gli interventi in corso di attuazione sulla tratta esterna dell'attuale Roma-Pantano (il cui completamento è previsto alla fine del 2001) e serve la conurbazione orientale in profondità in un'area (Casilina) molto congestionata;
- c) serve il cuore del centro storico con la possibilità di ridurre in modo rilevante le linee di superficie in un'area particolarmente sensibile;
- d) serve direttamente l'area S. Pietro, la zona delle preture e del Tribunale, l'area del Foro Italico;

La tratta T3 "Venezia-S. Giovanni", rappresenta un ulteriore lotto funzionale per il completamento dell'intero tracciato della linea "C" e consente, con l'attraversamento del centro storico, la connessione con le principali linee di autobus che servono il centro storico stesso e la possibilità di servire direttamente la parte di Via del Corso a maggior concentrazione di attività terziarie.



## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La tratta T3 "Venezia-S. Giovanni" ha una lunghezza di m 3.017 e tre stazioni, Venezia – Colosseo – Amba Aradam, e si connette alla tratta T4 in prossimità della stazione S. Giovanni.

La tratta è suddivisa in tre lotti funzionali distinti:

- **Lotto 1 – subtratta 3A:** prevede la realizzazione completa di una delle due gallerie di linea, compreso il pozzo di ventilazione e la stazione Colosseo, a meno della seconda banchina. La tratta completata potrà essere utilizzata banalizzando il binario che potrà essere percorso in entrambi i sensi di marcia.
- **Lotto 2 – subtratta 3B:** prevede la realizzazione della seconda galleria di linea fino a Venezia e la stazione Venezia completa. Il servizio potrà avvenire in entrambi i sensi di marcia eliminando la banalizzazione dei binari.
- **Lotto 3 – subtratta 3C:** prevede la realizzazione della stazione di Ama Aradam con le relative discenderie ed uscite.

Costo dell'intervento: 843.2 mld di lire.

## VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

La tratta in argomento rappresenta un importante lotto per il completamento del tracciato della linea "C" in quanto la sua realizzazione risulta funzionale alla tratta "T4", a cui si connette in prossimità della Stazione San Giovanni e, conseguentemente, alla tratta "T5" che garantisce la continuità del tracciato fino alla Stazione "Alessandrino" nell'omonimo quartiere. Peraltro, il Comitato Tecnico della Regione Lazio nella seduta del 18 settembre 2000, nell'approvare le anzidette tratte funzionali T4 e T5 esprimeva il giudizio che "sarebbe stato prioritario" presentare il tratto "S.Giovanni-Colosseo" per le opportunità di scambio offerte con le linee "A", presso S.Giovanni, e "B", presso il Colosseo, sottolineando, quindi, la valenza del segmento per le opportunità di interscambio con l'esistente rete metropolitana. L'intervento, inoltre, garantisce la connessione con le principali linee di superficie che servono il centro storico. Il progetto, per importanza, si pone subito dopo gli interventi di ammodernamento della linea "A".



COMUNE DI ROMA

**METROPOLITANA DI ROMA - LINEA "C"  
TRATTA T6 "ALESSANDRINO-TOR VERGATA"  
e rimessa di Tor Vergata**

**OBIETTIVO DEL PROGETTO**

La linea "C" si inserisce nel modello del sistema della mobilità per la città di Roma contenuto nel Proimo (Programma integrato mobilità), orientato al perseguimento di obiettivi di forte integrazione, urbana, strutturale, modale e gestionale intervenendo sulle reti di trasporto su ferro, sulla viabilità, sulla gestione della sosta e sulla pianificazione dell'uso del territorio.

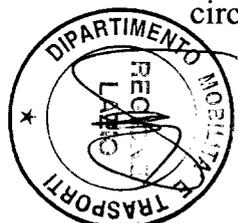
La linea "C" consente di integrare il sistema complessivo dei trasporti su ferro delle tre metropolitane "A", "B" e "C", delle tre linee ferroviarie FM 1, FM 2 e FM 3 e delle linee tranviarie.

Il progetto della linea "C" risulta, quindi, da un punto di vista trasportistico, adeguato alle esigenze della mobilità della città di Roma per le seguenti motivazioni:

- a) genera un significativo effetto rete in quanto garantisce tre interscambi con le linee metropolitane esistenti (a S. Giovanni, a Colosseo, a Ottaviano);
- b) integra nella rete metropolitana gli interventi in corso di attuazione sulla tratta esterna dell'attuale Roma-Pantano (il cui completamento è previsto alla fine del 2001) e serve la conurbazione orientale in profondità in un'area (Casilina) molto congestionata;
- c) serve il cuore del centro storico con la possibilità di ridurre in modo rilevante le linee di superficie in un'area particolarmente sensibile;
- d) serve direttamente l'area S. Pietro, la zona delle preture e del Tribunale, l'area del Foro Italico;

La tratta T6 "Alessandrino - Tor Vergata" e rimessa Tor Vergata, rappresenta un ulteriore lotto funzionale per il completamento dell'intero tracciato della linea "C" e consentirà:

- ☉ di servire, in particolare con la stazione terminale, un bacino di utenza di circa 40.000 persone tra studenti e addetti del comprensorio universitario;



*[Handwritten signature]*

- ☉ ubicare nell'area di Tor Vergata, una rimessa per il materiale rotabile per soddisfare la necessità di un ricovero intermedio oltre il Deposito di Graniti che sarà realizzato in località Pantano Borghese;
- ☉ mantenere il tracciato interrato oltre la stazione di Giardinetti per rispondere alle prescrizioni emerse nella Conferenza dei Servizi e nella procedura di V.I.A., che riguardano aspetti di natura ambientale e archeologica.

## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La tratta T6 "Alessandrino - Tor Vergata" e rimessa Tor Vergata ha una lunghezza di m 6.200 e cinque stazioni, Torre Spaccata – Giglioli – Giardinetti – Torre Angela – Tor Vergata e si connette alla tratta T5 in prossimità della stazione Alessandrino. La tratta è suddivisa in due lotti funzionali distinti:

### ◆ Lotto 1

- **subtratta 3A:** prevede la realizzazione completa delle due gallerie di linea tra la fine tratta T5 e la stazione Giglioli, compreso il pozzo di ventilazione di metà tratta, e la stazione di Torre Spaccata;
- **subtratta 3B:** prevede la realizzazione completa delle due gallerie di linea tra la stazione Giglioli, compreso il pozzo di ventilazione di metà tratta, e il bivio di Torrenova. La realizzazione della stazione di Giglioli e la stazione di Giardinetti;
- **subtratta 3C:** prevede la realizzazione completa delle due gallerie di linea, del bivio di Torrenova (che consentirà la futura diramazione verso Pantano Borghese) e la stazione profonda di Torre Angela, in direzione Tor Vergata;

### ◆ Lotto 2

- **Subtratta D:** a partire dalla stazione di Torre Angela, è prevista la realizzazione completa delle due gallerie di linea e della stazione di Tor Vergata che costituisce l'attestazione finale della linea "C". A valle della predetta stazione verrà realizzata una galleria a tre binari fino alla rimessa che costituisce parte integrante del lotto 2.

Costo dell'intervento: 716 mld di lire.

## VALUTAZIONI E ASSEGNAZIONE DELLA PRIORITA'

La tratta T6, oltre a rappresentare un ulteriore lotto funzionale per il completamento del tracciato della linea "C", assume una valenza notevole, ai fini della funzionalità dell'intero tracciato. Essa, infatti, contempla la realizzazione di una Rimessa per il materiale rotabile, prevista nell'area di Tor Vergata, capace di soddisfare le necessità della nuova linea consentendo un primo ricovero intermedio oltre a quelli di successiva realizzazione. Per ovvie ragioni di continuità del tracciato, il progetto non può che porsi, in termini di priorità, subito dopo quello della tratta T3.

