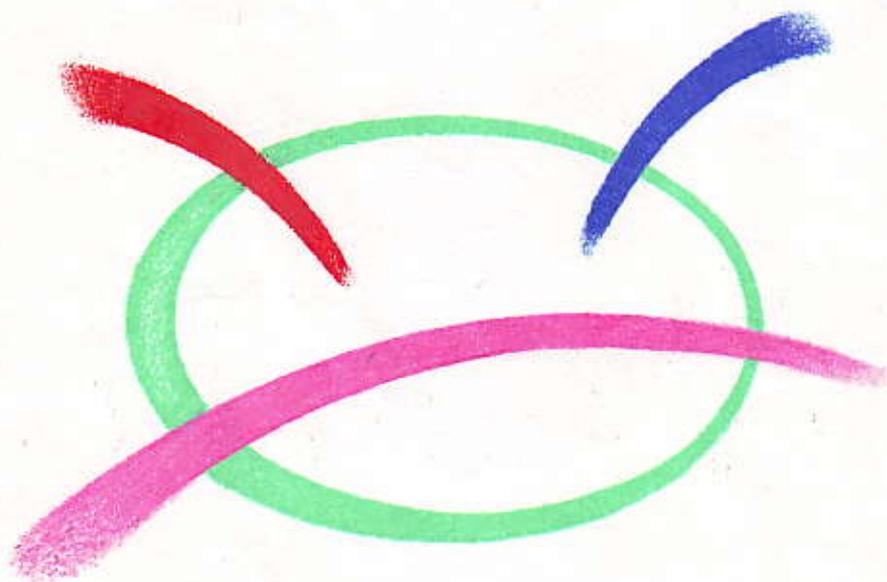


# Progetto Roma 2000



Organizzazione **ALFA**

*Indice*

Prefazione		Pag. 3
Figura 1		Pag. 6
Figura 2		Pag. 7
I numeri		Pag. 8
Linea A1	Figura 3	Pag. 9
	Presentazione	Pag. 10
	Tracciato e fermate	Pag. 11
	Tavola 1	Pag. 12
	Tavola 2	Pag. 13
	Tavola 3	Pag. 14
	Tavola 4	Pag. 15
Linea B1	Figura 4	Pag. 16
	Presentazione	Pag. 17
	Tracciato e fermate	Pag. 20
	Tavola 1	Pag. 21
	Tavola 2	Pag. 22
	Tavola 3	Pag. 23
	Tavola 4	Pag. 24
Linea D	Figura 9	Pag. 25
	Presentazione	Pag. 26
	Tracciato e fermate	Pag. 28
	Tavola 1	Pag. 31
	Tavola 2	Pag. 32
	Tavola 3	Pag. 33
	Tavola 4	Pag. 34
	Tavola 5	Pag. 35
	Tavola 6	Pag. 36
	Tavola 7	Pag. 37
	Tavola 8	Pag. 38
	Tavola 9	Pag. 39
Linea C	Figura 14	Pag. 40
	Presentazione	Pag. 41
	Tracciato e fermate	Pag. 44
	Tavola 1	Pag. 47
	Tavola 2	Pag. 48
	Tavola 3	Pag. 49
	Tavola 4	Pag. 50
	Tavola 5	Pag. 51
	Tavola 6	Pag. 52
	Tavola 7	Pag. 53
	Tavola 8	Pag. 54
	Tavola 9	Pag. 55

## *Prefazione*

In una grande metropoli moderna come Roma, con una popolazione che conta più di tre milioni di residenti insediati nella sua fascia urbana, è indispensabile uno studio aggiornato, e il relativo sviluppo, dei piani infrastrutturali per la mobilità interna che regola quotidianamente la vita lavorativa o di svago del cittadino romano, decretandone la sua qualità.

L'aumento della mobilità giornaliera è infatti caratterizzata da spostamenti interni dovuti sia a ragioni "sistematiche", legate ad attività lavorative e di studio, che a ragioni "non sistematiche" relative a movimenti per acquisti, visite e svaghi, per cui si tende a una maggiore propensione all'uso della vettura privata per la mancanza o la bassa qualità del servizio dei mezzi pubblici.

Il maggior volume di traffico si accompagna al complicarsi del quadro territoriale ed urbanistico della realtà metropolitana, dove dal dopoguerra si sono disordinatamente edificati quartieri di tipologia residenziale.

Destinati a contenere un'alta percentuale di popolazione, questi nuovi insediamenti urbani sono distaccati dalla "vecchia" cintura urbana e collegati da consolari non potenziate per l'occasione, dove si riversa giornalmente una mole di traffico ormai insostenibile.

L'aver trascurato la connessione fra questi aspetti è stato un limite politico e di impostazione culturale dei passati decenni. Nel corso degli anni ottanta, infatti, Roma è stata investita da trasformazioni profonde, dovute ad un massiccio trasferimento dei residenti dal centro verso le periferie, facendo gravitare al centro il terziario, in aggiunta agli uffici ministeriali e alle Università, aumentando in questo modo il traffico dovuto agli ovvi spostamenti "sistematici".

L'obiettivo della Giunta Rutelli di creare un trasposto più rapido con il piano della "Cura del Ferro", realizzando tram, ferrovia urbana e metropolitana (trasposto urbano su rotaia, l'unico mezzo pubblico sostenibile in una metropoli moderna, per i suoi tempi di percorrenza e per la mancanza totale di fattori inquinanti) è un intervento che, dopo decenni di approssimazione sul piano trasporti, dà ossigeno alla città senza però risolvere, secondo chi scrive, tutte le problematiche della mobilità.

Analizzando il piano trasporti del Campidoglio possiamo osservare che il tram e la ferrovia metropolitana hanno una lacuna in comune: il tram sostitutivo dell'autobus (la linea tranviaria passerebbe dagli attuali 60 Km. a 105 Km.) è infatti un mezzo su rotaia di superficie valido se fosse integrato con un'efficiente rete di metropolitana, che tuttavia a Roma è

quasi inesistente. La Ferrovia Metropolitana, chiamata per l'appunto FM, è un mezzo su binari rapportabile alla RER, la ferrovia metropolitana del sistema trasporti parigino, che, per le sue caratteristiche (tracciato esteso ed esterno agli insediamenti abitativi, fermate notevolmente distanti tra loro, percorrenze superiori a quelle di una metropolitana pesante), non può essere considerata, come spesso ha dichiarato il Comune, una linea di metropolitana. La RER di Parigi, che si completa praticamente con la vasta rete di "metro" esistente nella città, viene adottata infatti per collegare l'hinterland alla città.

L'efficacia di mezzi di trasporto come il tram e la ferrovia metropolitana sulla mobilità, presuppone, quindi, la loro integrazione con una vasta rete di metropolitana pesante. Il piano trasporti del Campidoglio ha previsto una sola nuova linea di metropolitana (la C Pantano – Vigna Clara) ritenuta dall'Organizzazione Alfa non solo insufficiente, ma impostata su criteri sbagliati, che verranno esaminati nelle pagine seguenti.

Pensiamo quindi che occorra pianificare un'estesa rete metropolitana per farne l'innervatura dello sviluppo urbano.

Di qui la necessità di ideare il Progetto "Roma 2000" che propone quattro nuove linee metropolitane: **A1, B1, D, C**.

Analizzando la "fisionomia" di Roma si evidenzia che gran parte del territorio edificato è racchiuso in un anello stradale (G.R.A.), geometricamente concentrico ad un anello inferiore (costituito dalla Via Olimpica, dalla Tangenziale Est e dalla Circonvallazione Casilina) che divide la città "vecchia" da quella moderna. I due anelli sono a loro volta intersecati da vie consolari che si snodano radialmente dirigendosi al centro della città, strade su cui si riversa normalmente gran parte degli spostamenti "sistematici" e "non sistematici", essendosi sviluppati, in prossimità delle vie di comunicazione suddette, i quartieri periferici della città.

Il progetto "Roma 2000" si è voluto soffermare su quelle strade congestionate perché non attraversate da un adeguato mezzo di trasporto pubblico su rotaia. E' evidente che la situazione attuale (vedi fig.1 a pag.6) non soddisfa tutte le zone della metropoli, lasciando quartieri o addirittura circoscrizioni intere, completamente isolate dal resto della città. Le arterie prese in considerazione sono la Prenestina e la Portuense (linea **D**), la Cassia (linea **A1**) e Via della Bufalotta (linea **B1**). Il progetto si completa con la Linea **C**, concepita su un tracciato che fiancheggia l'anello già esistente interno alla città (Via Olimpica, Tangenziale, Circonvallazione Casilina), in modo da intersecare le linee su ferro del progetto "Roma 2000" e quelle già esistenti. Il risultato è la creazione di quei nodi di scambio indispensabili allo sviluppo dello schema del sistema trasporti, condizione di qualsiasi riordino urbanistico.

Esaminando la figura 2 a pag.7 (dove ai tracciati esistenti su ferro sono integrate le linee del progetto "Roma 2000") si può facilmente notare che tutte le principali vie d'accesso a Roma e le sue circoscrizioni sono servite da un adeguato mezzo di trasporto pubblico su ferro e collegate tra esse dalla linea C.

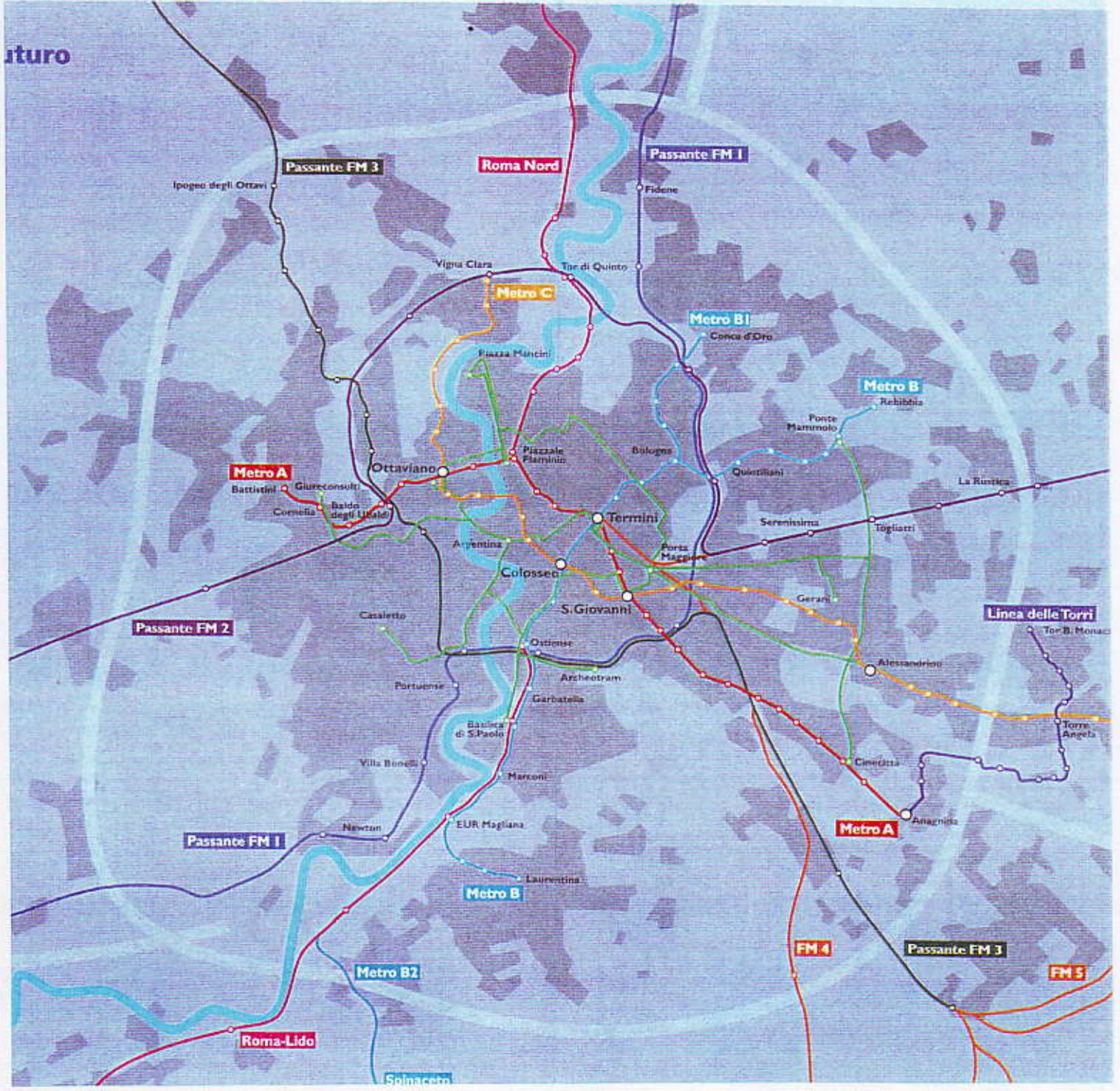
Lo scenario che si prospetterebbe con la realizzazione di questo progetto sarebbe la soluzione dei problemi che opprimono attualmente la mobilità a Roma.

Siamo d'altronde coscienti che la proposta da noi studiata è di difficile realizzazione, a causa degli ovvi motivi finanziari e della scarsa fiducia che i romani pongono nei programmi di trasformazione urbana per le pessime esperienze dei progetti del passato.

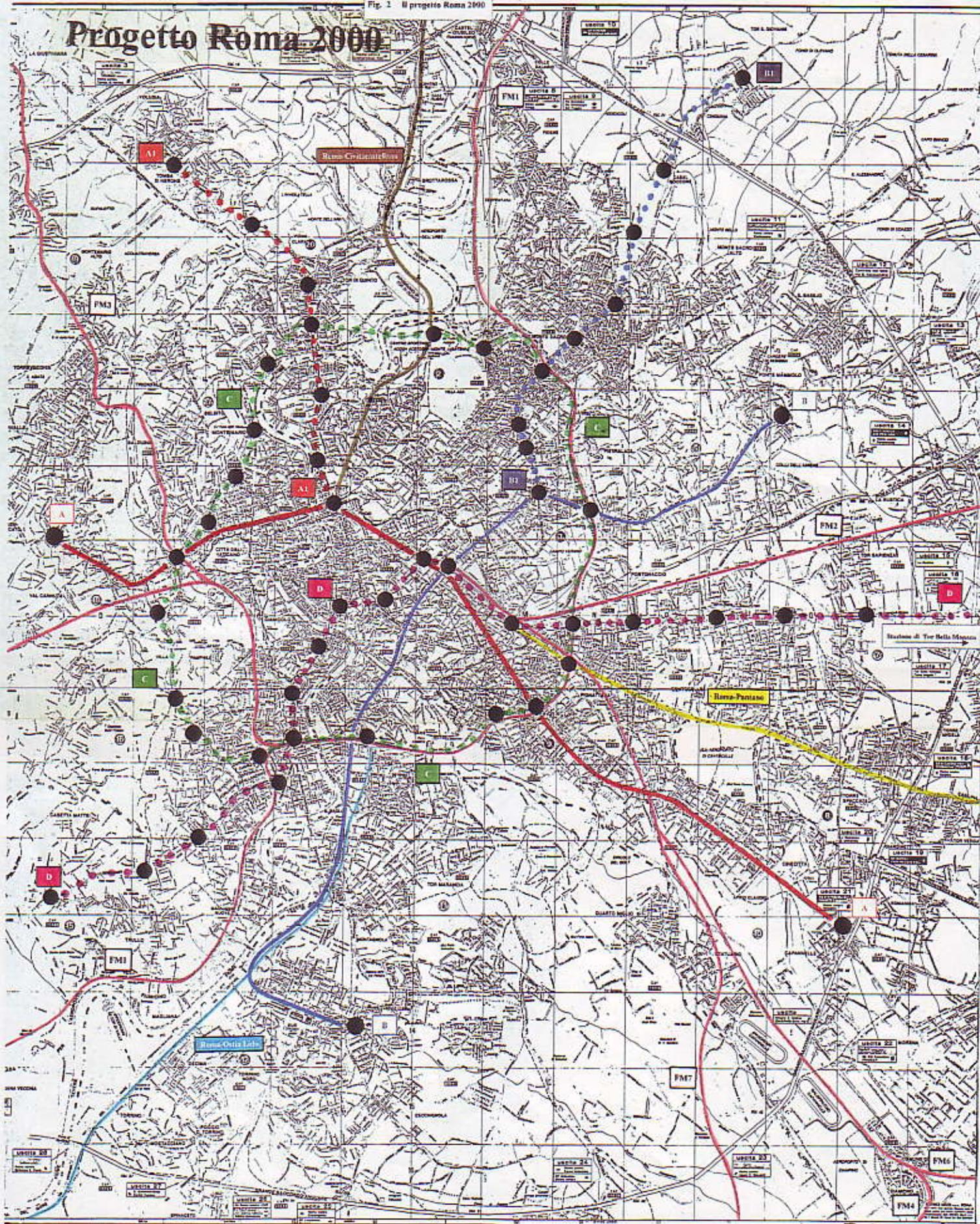
L'Organizzazione Alfa è convinta che il mutamento della realtà della Capitale possa avvenire con il cambiamento di una cultura (non solo da parte del vertice politico - amministrativo ma di tutta la collettività), capace di ideare e realizzare prestazioni e infrastrutture essenziali per quella città del futuro, che non può prescindere della competizione internazionale, per poter attirare oltre al turismo, investimenti, cultura ed intelligenza.

Con la speranza che fino a questo punto si sia stati sufficientemente esaurienti, iniziamo nelle pagine seguenti la descrizione delle linee di metropolitana del progetto "Roma 2000".

Il Presidente dell'Organizzazione Alfa  
Andrea Morbidelli



# Progetto Roma 2000



### *I numeri del progetto*

#### **I chilometri del tracciato (i numeri esposti sono approssimati)**

Linea **A1**: 6 km  
Linea **B1**: 7.5 km  
Linea **D**: 22 km  
Linea **C**: 26 km

Totale: 61,5 km

#### **Le fermate**

40 fermate così suddivise:

Linea **A1**: 6 (una fermata in comune con la Linea **C**)  
Linea **B1**: 4 (in totale otto se si considerano le fermate progettate dal Campidoglio)  
Linea **D**: 19 (due fermate in comune con la Linea **C**)  
Linea **C**: 20

#### **Nodi di scambio**

12 è il numero dei nodi di scambio presenti nel progetto

#### **Le Circoscrizioni attraversate**

16 sono le circoscrizioni attraversate dalle quattro linee: I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XI, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX.



Fig. 3 Linea A1 del progetto Roma 2000

## *Presentazione*

La metro **A1** (*fig.3*) è una diramazione verso Nord - Ovest della metro A e, partendo da P.le Flaminio, arriva al quartiere Tomba di Nerone.

La stazione di partenza dell'**A1** coincide con la fermata P.le Flaminio della metro A, dove già esiste un interscambio tra questa e la ferrovia Roma - Civitacastellana - Viterbo.

Nel tratto iniziale del progetto, il tracciato della linea **A1** passa per la Via Flaminia dove la realizzazione del futuro Auditorium, la presenza del Palazzetto dello Sport, e la progettata trasformazione dello Stadio Flaminio in Palazzo dello Sport, in vista delle probabili Olimpiadi 2004, faranno crescere enormemente l'utenza verso questa zona.

Il tracciato prosegue per C.so Francia, dove all'altezza dell'Olimpica, incontra la fermata della linea **C** - Roma 2000, formando un nodo di scambio con essa.

Proseguendo ancora, il tracciato passa sulla Via Cassia fino ad arrivare a Tomba di Nerone: la presenza di una linea metropolitana in questa zona alleggerirebbe notevolmente il volume di traffico che giornalmente si riversa sulla Cassia, unica via di comunicazione verso il centro per gli abitanti di questi quartieri.

Inoltre, nel tratto finale, il progetto della metro **A1** potrebbe sostituire quello del progetto della linea C dell'Assessorato alla Mobilità, che da Pantano arriva a Vigna Clara (*fig.13*), dove è stata inserita la 5° fermata del progetto Roma 2000.

### *Tracciato e fermate*

La linea passa attraverso le seguenti strade e piazze nella zona a nord della città: P.le Flaminio, Via Flaminia, P.le Manila, V.le Maresciallo Pilsudski, Corso di Francia, Via Cassia Nuova, Via Cassia.

1. La prima fermata a **P.le Flaminio**, in corrispondenza della metro A e delle ferrovie Roma-Civita Castellana-Viterbo. (tav.1)
2. La seconda fermata in **Via Flaminia, all'altezza dell'incrocio con V.le delle Belle Arti**. (tav.2)
3. La terza fermata in **Corso di Francia – sotto l'incrocio con V.le P. De Coubertin** – data la vicinanza con il futuro Auditorium, con lo stadio Flaminio e con il Palazzetto dello Sport. (tav.2)
4. La quarta fermata sempre in **Corso di Francia, ma all'altezza dell'incrocio con l'Olimpica**, dove sarebbe possibile lo scambio con la metro C. (tav.2)
5. Segue una quinta fermata posta in **Corso di Francia, ma all'altezza di Via Cassia Nuova**, diretta fuori dalla città. (tav.3)
6. La sesta fermata all'incrocio fra **Via Cassia Nuova e Via Cassia**, in direzione Nord-Ovest. (tav.3)
7. L'ultima fermata sita nell'incrocio fra la **Via Cassia e la Via al Sesto Miglio** (Tomba di Nerone). (tav.4)

**Circoscrizioni attraversate dalla Linea: II e XX**

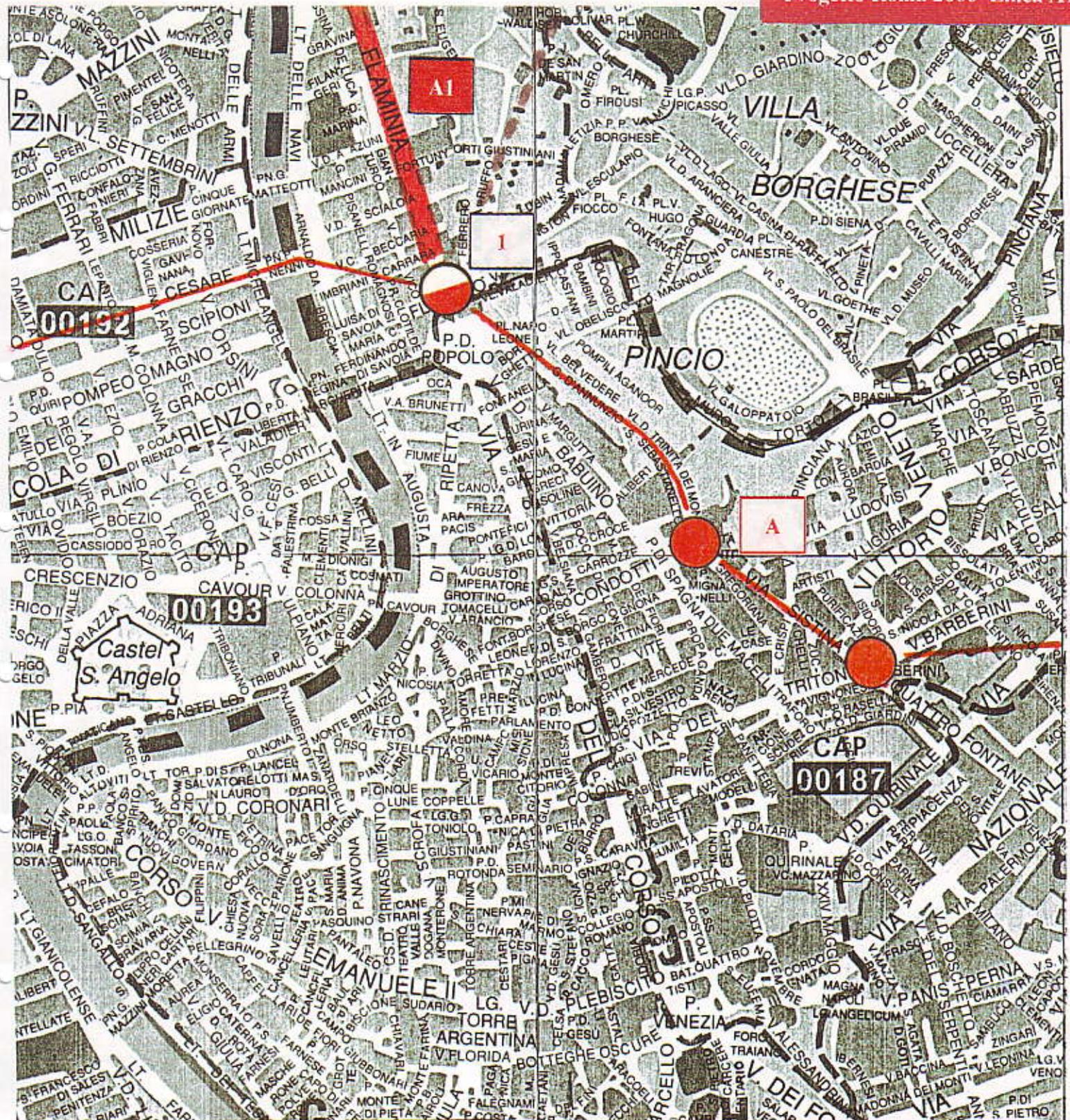


TAVOLA 1

- 1) P.le Flaminio (nodo di scambio con la Metro A e la ferrovia Viterbo-Civitacastellana-Roma)

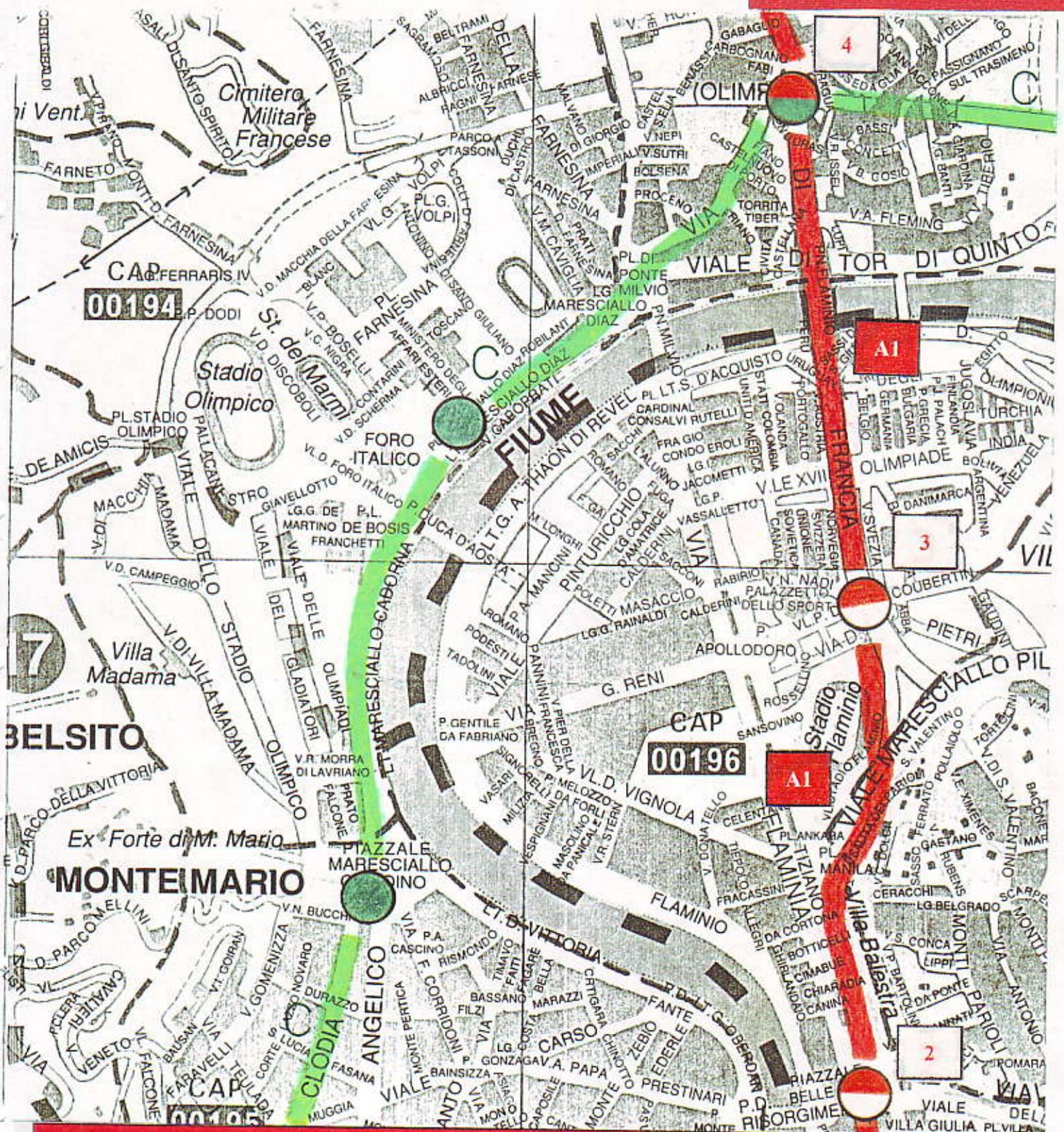


TAVOLA 2

- 2) Via Flaminia presso l'incrocio con Via delle Belle Arti.
- 3) Corso di Francia all'altezza dell'incrocio con V.le P. de Coubertin.
- 4) Corso di Francia all'altezza dell'incrocio con la Via Olimpica (nodo di scambio con la metro C).

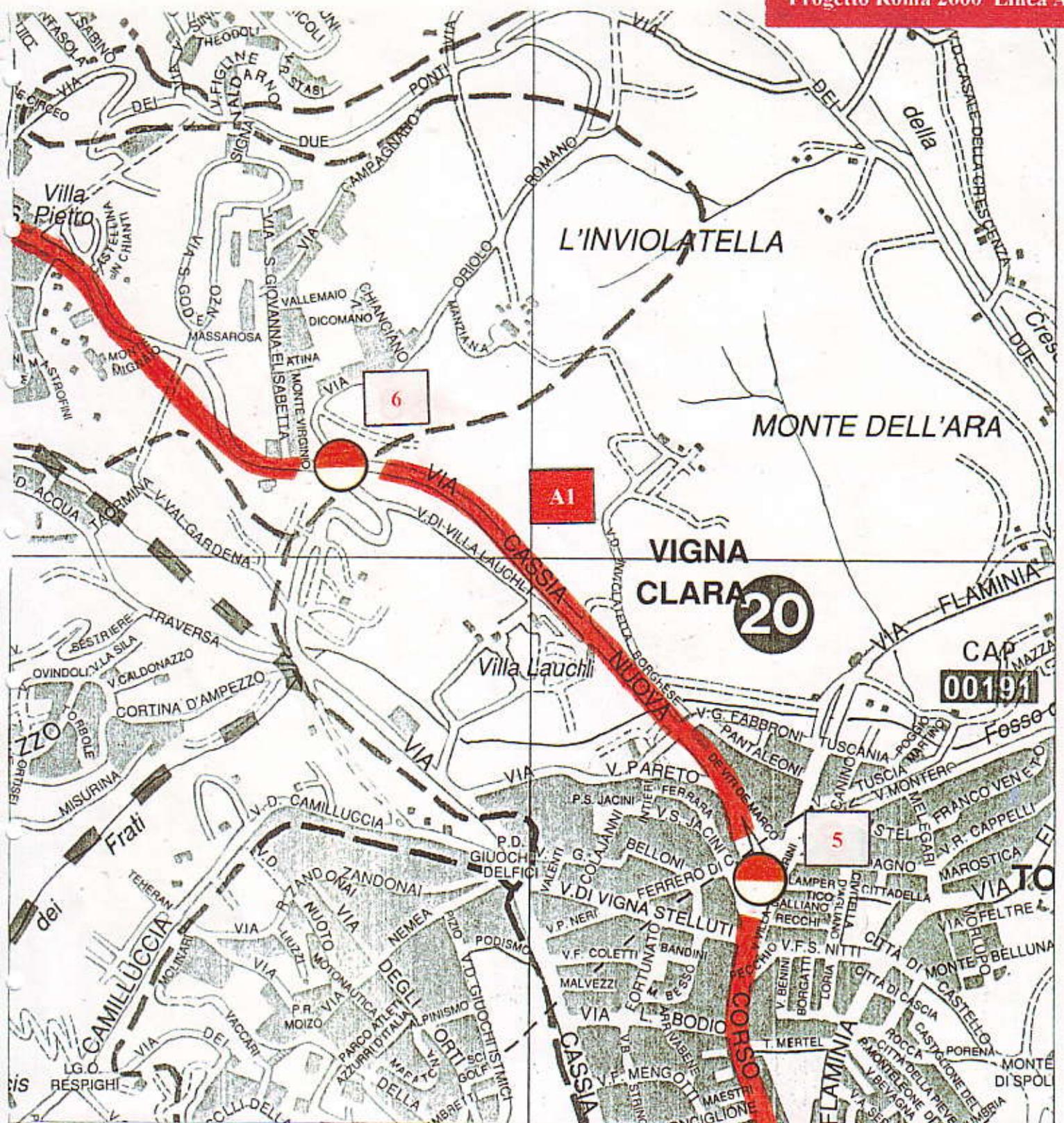
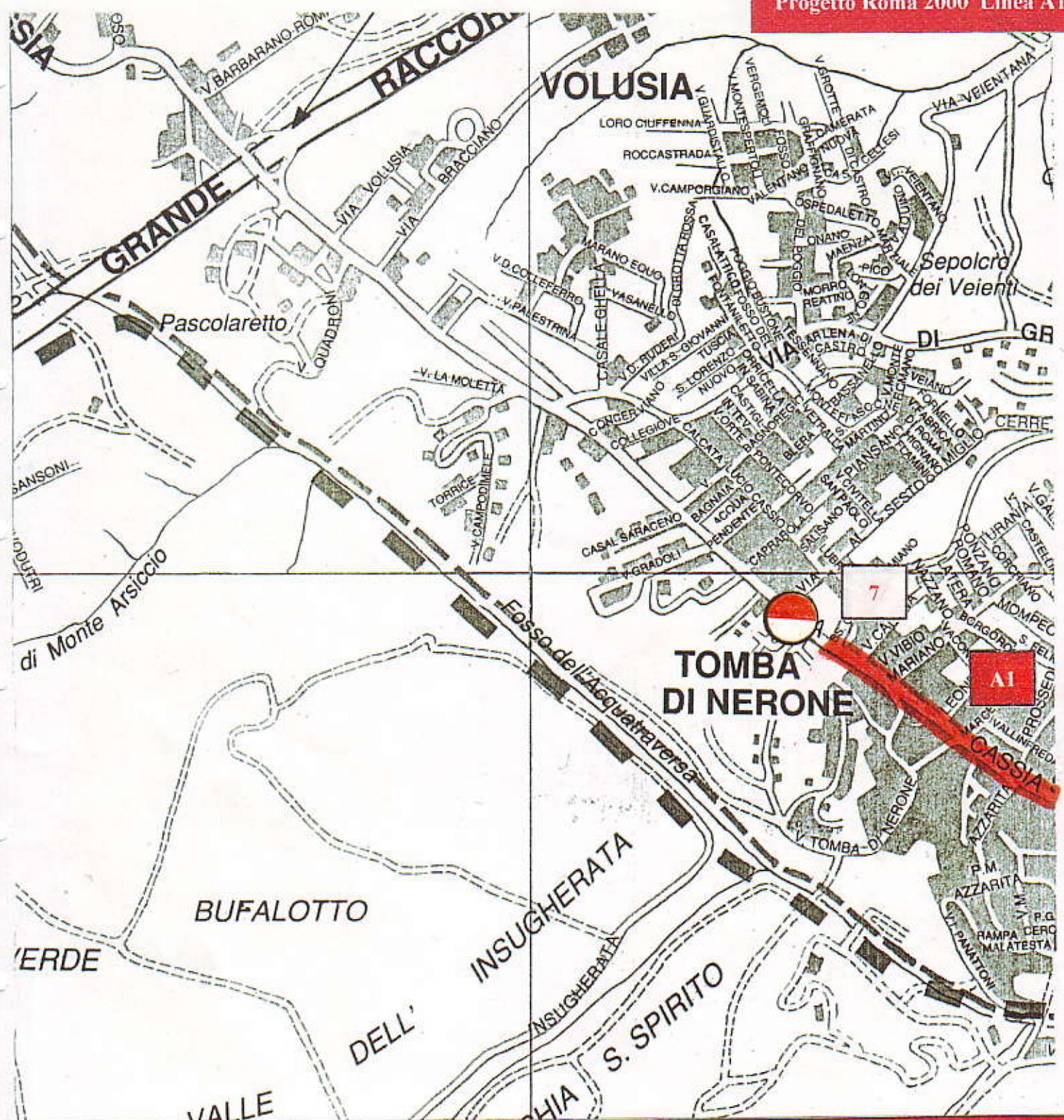


TAVOLA 3

- 5) Corso di Francia all'altezza dell'incrocio con la Via Cassia Nuova .
- 6) Via Cassia Nuova all'altezza dell'incrocio con Via Cassia .



7) Via Cassia all'altezza dell'incrocio con Via al Sesto Miglio ( Tomba di Nerone ).



## Presentazione

Il territorio della IV Circoscrizione si estende su un'area delimitata lateralmente dalle consolari Via Salaria e Via Nomentana (fig. 5) ed è divisa dal centro della città dal fiume Aniene, traversabile da tre soli ponti: Ponte Tazio, Ponte delle Valli e Ponte Salario, sui quali si riversa il traffico della IV circoscrizione, dei comuni limitrofi e parte di quello della V circoscrizione.

Al fine di collegare la IV circoscrizione con il centro della città esistono due vecchi progetti di linee metropolitane dell'Assessorato alla Mobilità: Linea B1 Conca D'Oro- Castel Giubileo; Linea D Nomentana (G.R.A.) - Portuense (Corviale).

Nel progetto della linea B1 il tracciato della metropolitana passa in prossimità della Via Salaria e attraversa i quartieri Nuovo Salario, Fidene, Castel Giubileo, già serviti da due fermate della FM1 (fig.6)

Nel progetto della linea D la metropolitana, passando sulla Via Nomentana, si avvicinerebbe molto alla Via Tiburtina dove è situata la linea B (fig.7).

In entrambi i casi, la collocazione dei tracciati ai confini della IV Circoscrizione costringerebbe la maggior parte degli abitanti della stessa a spostamenti lunghi con effetti negativi sul traffico locale.

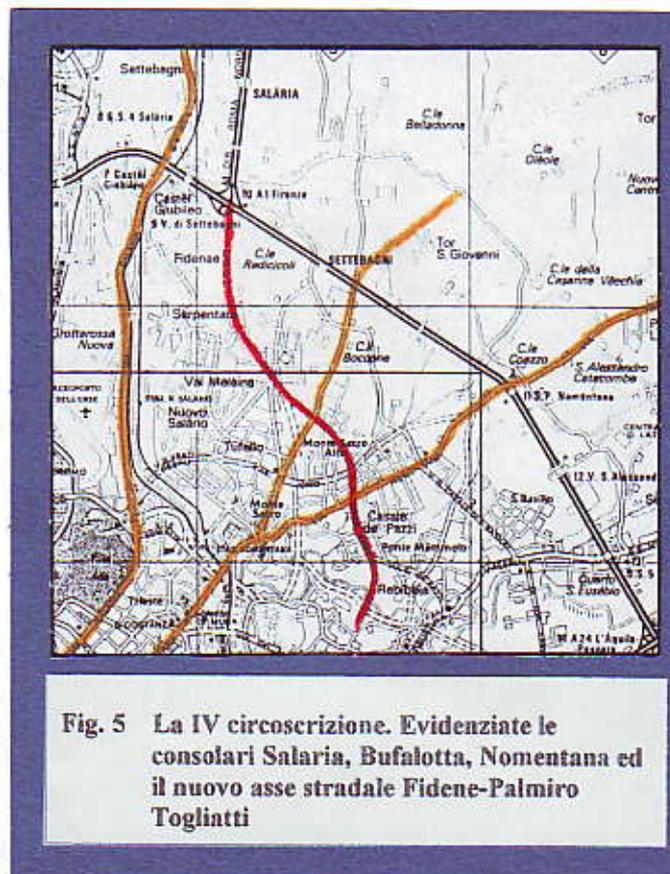


Fig. 5 La IV circoscrizione. Evidenziate le consolari Salaria, Bufalotta, Nomentana ed il nuovo asse stradale Fidene-Palmyro Togliatti

Il progetto Roma 2000 prevede che la linea Metropolitana B1 (fig.4), partendo da Via Conca D'Oro, segua un percorso che tagli a metà la circoscrizione passando, nelle adiacenze di Via della Bufalotta.

Via della Bufalotta può rappresentare un punto strategico nel traffico della IV Circoscrizione, essendo praticamente equidistante dalla Via Salaria e dalla Via Nomentana (quindi comodo per tutti gli abitanti della circoscrizione). Su questa strada si collocano tre delle quattro fermate della linea B1 Roma 2000 (fig.8). La prima di queste è prevista in prossimità dell'incrocio tra Via della Bufalotta e l'asse stradale Castel Giubileo/Palmiro Togliatti (lungo il quale dovrebbe passare la futura metro leggera Fidene – Tuscolana), che taglia trasversalmente la IV Circoscrizione e permette un collegamento rapido sia con i quartieri Nuovo Salario, Castel Giubileo, Fidene, sia con il quartiere Talenti.

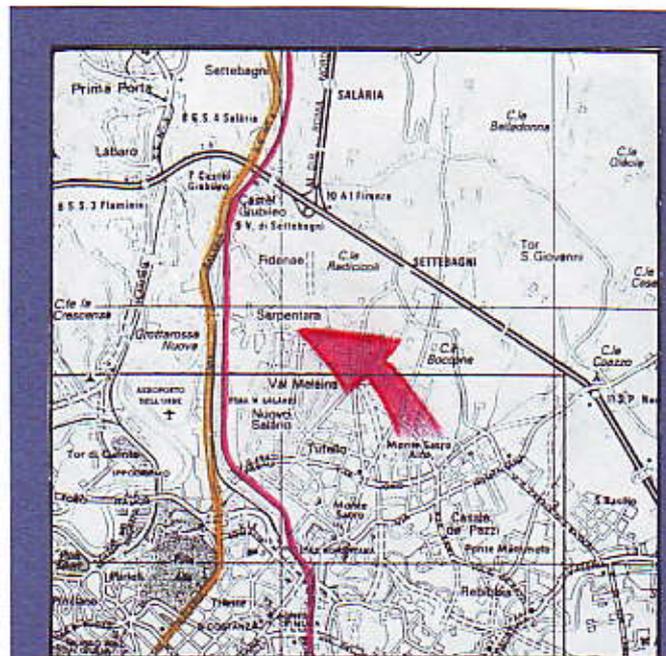


Fig. 6 Evidenziata la Linea FM1 parallela alla S.S. Salaria, dove passerebbe la B1 promossa dal comune. La freccia evidenzia lo spostamento degli utenti

La seconda e la terza fermata si collocano nei quartieri Rolando Rocchi e Cinquina, entrambi in forte espansione edilizia, in prossimità del sottovia di Via della Bufalotta con il G.R.A.

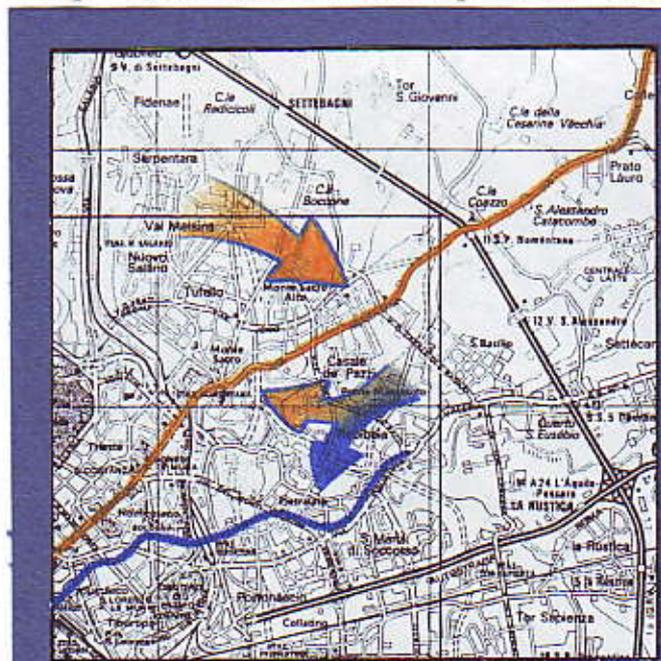


Fig. 7 Evidenziata in giallo la consolare Nomentana, dove, secondo il progetto promosso dal Campidoglio passerebbe la linea D. Evidenziata in blu la Linea B sulla Tiburtina. Le frecce evidenziano lo spostamento degli utenti

La realizzazione di uno svincolo autostradale dal G.R.A. a via della Bufalotta, permetterebbe agli abitanti del Comune di Mentana e delle località Tor Lupara e Santa Lucia di raggiungere agevolmente le due fermate della metro a ridosso del



### *Tracciato e fermate*

L'Organizzazione Alfa propone un ulteriore prolungamento rispetto al progetto promosso dal Comune, che prevede l'estensione della metro B (da P.zza Bologna a P.zza Conca D'Oro), portandola fino al quartiere Cinquina.

Il tracciato è il seguente:

Piazza Conca D'Oro (dove è previsto il capolinea della metro B1 del Campidoglio), passando sotto Città Giardino prosegue per Via Adamello, P.le Adriatico, V.le Adriatico, P.zza Monte Gennaro e Via della Bufalotta:

Le fermate sono le seguenti:

1. **P.zza Monte Gennaro, adiacente ai quartieri Tufello e Montesacro (tav.3).**
2. **La seconda fermata sul nuovo asse stradale che unisce la A1 (Roma – Firenze) con Via Palmiro Togliatti nel tratto compreso tra Via delle Vigne Nuove e Via della Bufalotta a ridosso dei quartieri Vigne Nuove e Talenti (tav.3).**
3. **La terza fermata in prossimità del quartiere Rolando Rocchi (incrocio di Via della Bufalotta, Via di Settebagni, Via di Casal Boccone) (tav.3).**
4. **Quarta ed ultima fermata sita nel quartiere Cinquina (tav.4).**

**Circoscrizioni attraversate: II e III dalla Linea B1 del progetto del Campidoglio, IV dalla linea B1 del progetto Roma 2000.**



TAVOLA 1

1) P.zza Bologna (progetto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune)



TAVOLA 2

- 2) Via XXI Aprile presso l'incrocio con Via Nomentana (progetto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune)
- 3) P.zza Annibaliano (progetto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune)
- 4) P.zza Gondar (nodo di scambio con la Metro C e con l'FM1) (progetto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune)
- 5) P.zza Conca d'Oro (progetto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune)

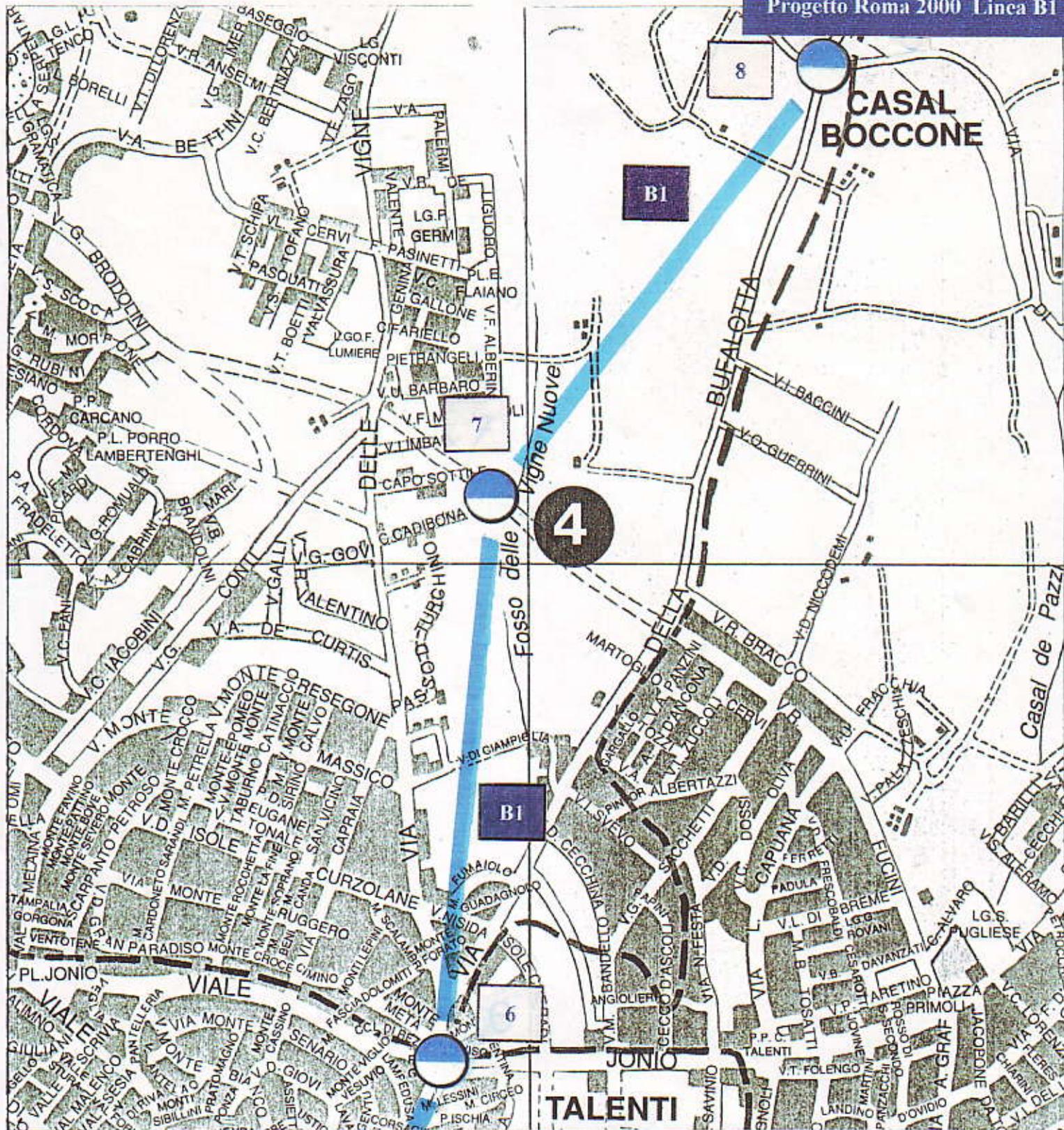


TAVOLA 3

- 6) P.zza Monte Gennaro
- 7) Sul nuovo asse stradale che unisce la A1 (Roma – Firenze) con Via Palmiro Togliatti nel tratto compreso tra Via delle Vigne Nuove e Via della Bufalotta
- 8) Via della Bufalotta all'altezza dell'incrocio con Via di Casal Boccone



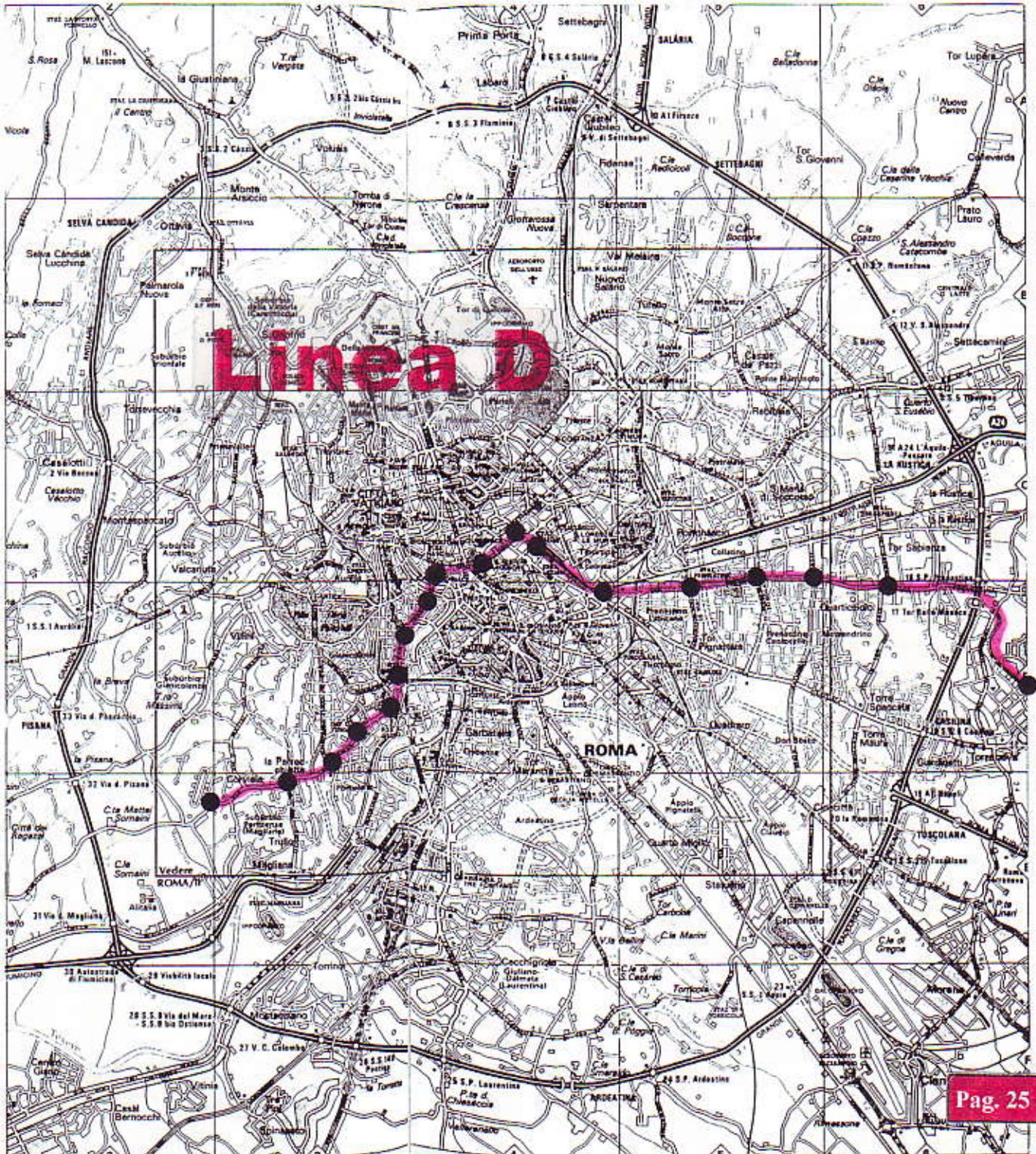


Fig. 9 Linea D del progetto Roma 2000

## Presentazione

Questa linea metropolitana (fig.9), attraversando il centro della città, collega fra essi due quartieri periferici densamente popolati: Tor Bella Monaca, ad est di Roma e Corviale ad Ovest, favorendone, con l'avvicinamento al resto della città, la riqualificazione urbana.

Il territorio ad est di Roma è attraversato da tre strade: la Via Tiburtina, la Via Prenestina e la Via Casilina, tagliate trasversalmente dalla Via P. Togliatti che funziona da raccordo tra esse. (fig.10).

Nel progettare il tracciato di metropolitana, si è preferita la Via Prenestina per la posizione centrale che essa ha nella zona, rispetto alla Tiburtina e alla Casilina, da cui è facilmente raggiungibile da parte degli abitanti dei quartieri a ridosso, con spostamenti di breve percorrenza (fig.11).

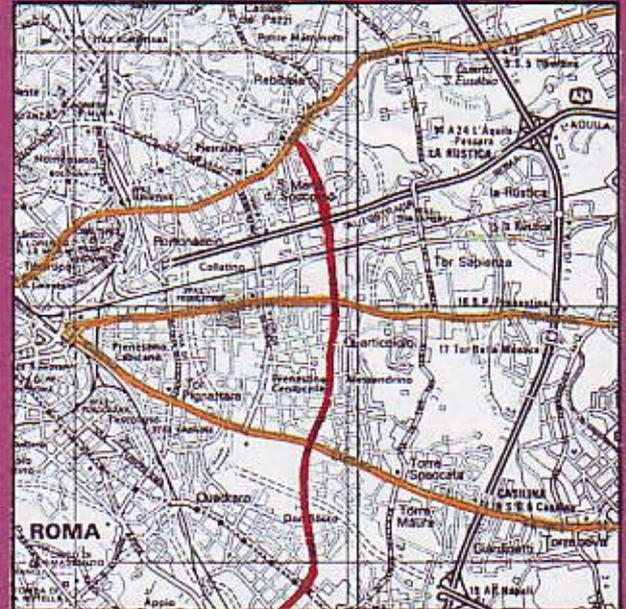


Fig. 10 Evidenziate le consolari Tiburtina, Prenestina e Casilina tagliate da Via Palmiro Togliatti

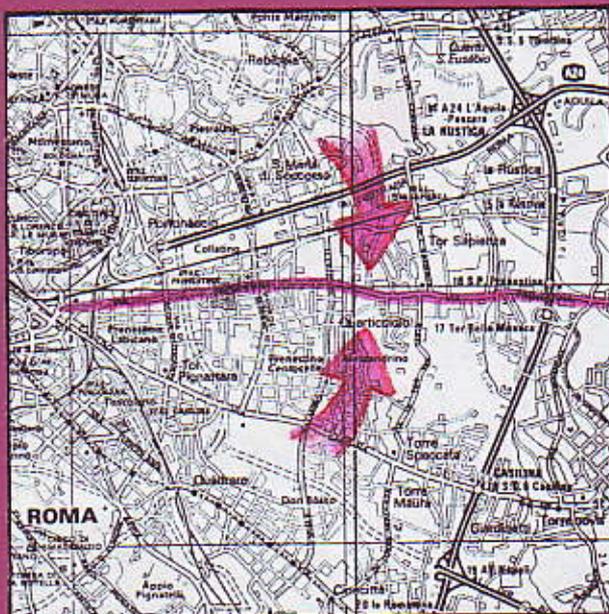


Fig. 11 Evidenziata in viola la Via Prenestina dove secondo il progetto Roma 2000 passerebbe la linea D

Inoltre la Via Prenestina è priva di collegamenti veloci e diretti verso il centro della città, a differenza della Tiburtina che è servita dalla metro B e dalla Casilina, sulla quale passa la metro leggera Roma-Pantano (fig.12).

Sulla Via Casilina un progetto dell'Assessorato alla Mobilità ha previsto la realizzazione della linea C della metropolitana; si ritiene questa scelta non idonea per i seguenti motivi:

- la Casilina è già dotata della metro leggera Roma-Pantano;
- gli abitanti della zona ad est di Roma sarebbero costretti a spostamenti più lunghi per il raggiungimento delle fermate della metro collocate su questa via (fig.13).

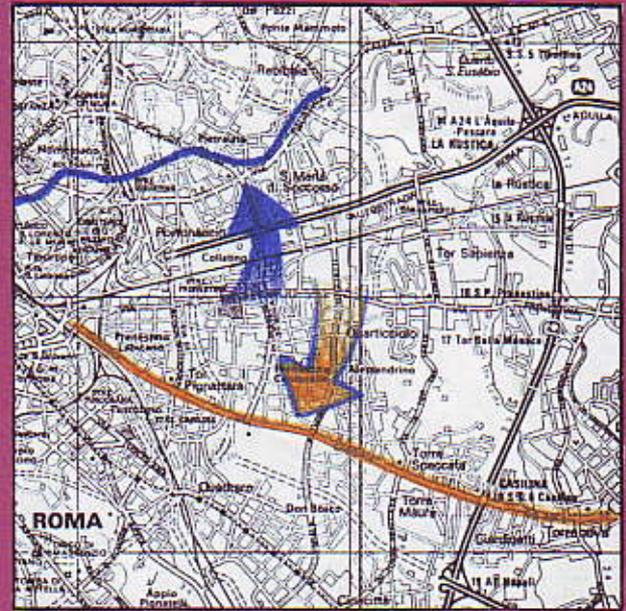


Fig. 12 Evidenziata in giallo la Via Casilina, dove secondo i progetti dell'Assessorato alla Mobilità dovrebbe passare la linea C, e la Via Tiburtina (in blu) dove passa la linea B. Le frecce evidenziano lo spostamento degli utenti

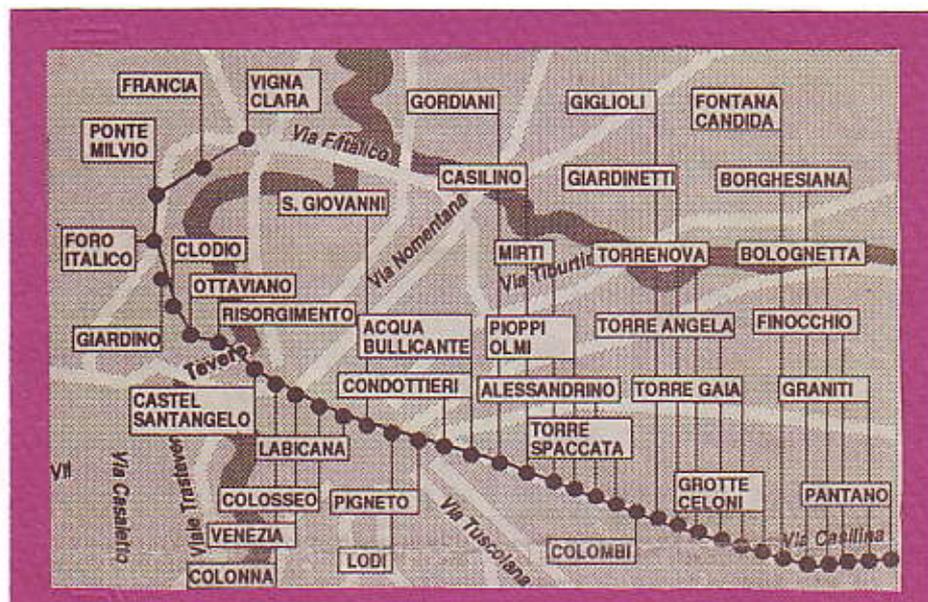


Fig. 13 La Linea C promossa dall'Assessorato alla Mobilità di Roma

### *Tracciato e fermate*

La linea attraversa le seguenti strade e piazze:

- Via di Tor Bella Monaca (coinvolgendo i quartieri Torre Nova e Tor Bella Monaca).
- Via Prenestina (dunque i quartieri La Rustica, Tor Sapienza, Quarticciolo, Centocelle, Gordiani, Portonaccio).
- P.zza dei Cinquecento (in prossimità della Stazione Termini).
- P.zza della Repubblica.
- Via Nazionale.
- P.zza Magnanapoli.
- Via Quattro Novembre.
- P.zza Venezia.
- Via delle Botteghe Oscure.
- Torre Argentina.
- Via Arenula.
- Ponte Garibaldi.
- Via di Trastevere.
- P.le Biondo.
- Via Portuense (con le zone Magliana, Trullo, Casetta Mattei, e Corviale).

Le fermate previste sono 19, secondo il seguente percorso:

1. **Tor Bella Monaca – all'altezza di Via Anderloni** (tav.1)
2. **Via Prenestina** all'altezza dell'incrocio con **Via Tor Sapienza** (tav.2)
3. **Via Prenestina** all'altezza dell'incrocio con **Via Palmiro Togliatti** (tav.3)
4. **Via Prenestina** all'incrocio con **V.le della Serenissima** (tav.3)
5. **Largo Preneste** (tav.4)
6. **P.le Prenestino**, dove sarebbero previste le intersezioni con la ferrovia(secondo il progetto Urbis) e con la metro **C** (tav.4)
7. **P.zza Porta Maggiore** (tav.5)
8. **P.zza dei Cinquecento** dove sarebbe possibile ricollegarsi alle Metro A e B (tav.5)
9. **P.le della Repubblica** dove sarebbe possibile ricollegarsi con la Metro A (tav.5)
10. **P.zza Magnanapoli** (tav.6)
11. **Torre Argentina** (tav.6)
12. **P.zza Sonnino** (tav.6)
13. **P.zza Ippolito Nievo** (tav.7)
14. **P.le Biondo**, da cui è possibile lo scambio con la metro **C** e l'FM1, l'FM3, l'FM5, posto in prossimità della Stazione Trastevere (tav.7)
15. **Via Portuense** all'altezza dell'incrocio con **Via Quirino Majorana** (tav.7)
16. **Largo Volontari del Sangue** (tav.7)
17. **Largo La Loggia** (tav.8)
18. **Via Portuense** all'altezza dell'incrocio con **Via del Trullo** (tav.8)

**19. Via Portuense all'altezza dell'incrocio con Via A. Martini (tav.9)**

**Circoscrizioni attraversate dalla linea: I, VI, VII, VIII, XV, XVI.**

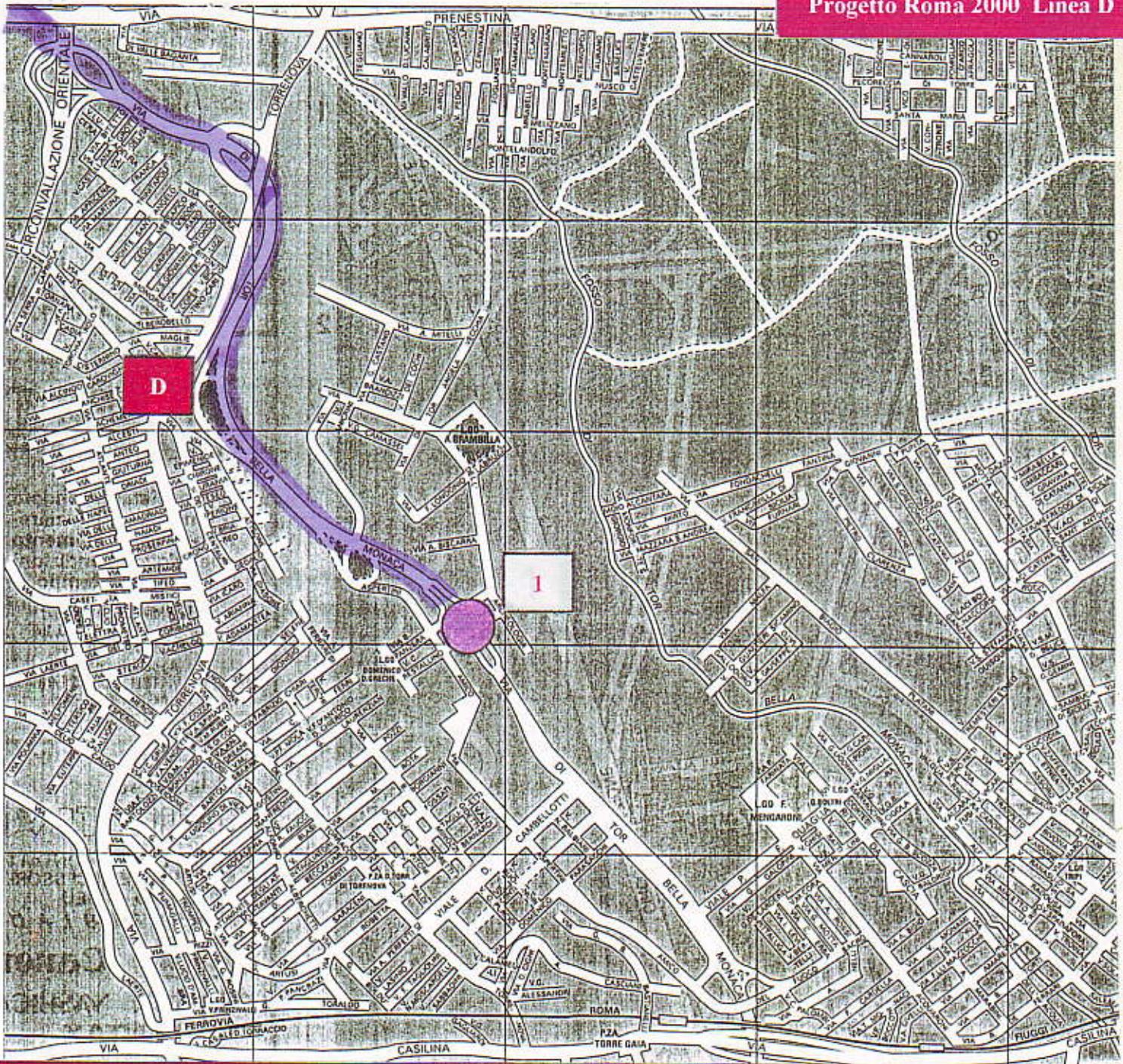


TAVOLA 1

1) V.le Anderloni (Tor Bella Monaca)

1) V.le Anderloni

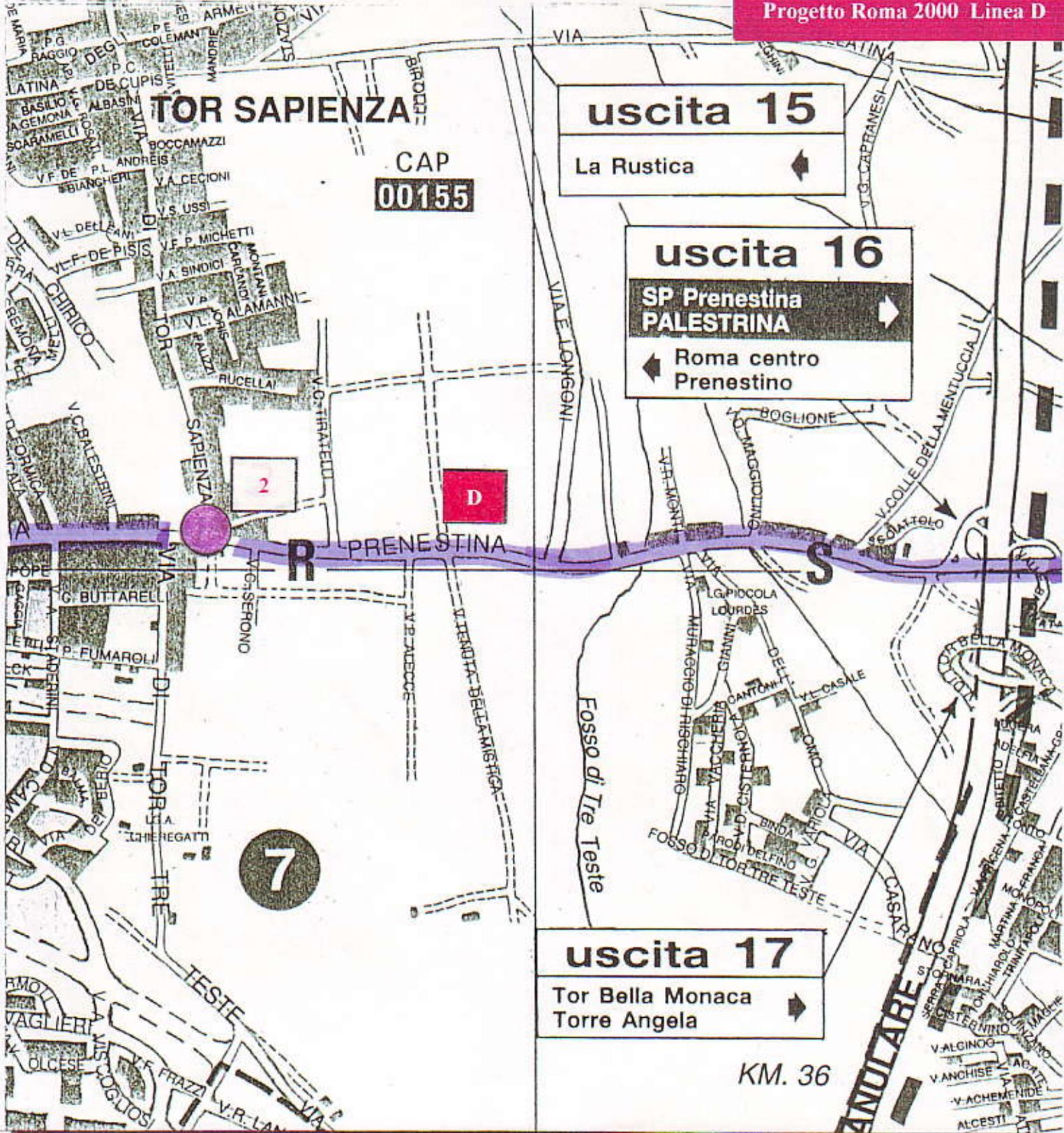


TAVOLA 2

2) Via Prenestina presso l'incrocio con Via di Tor Sapienza

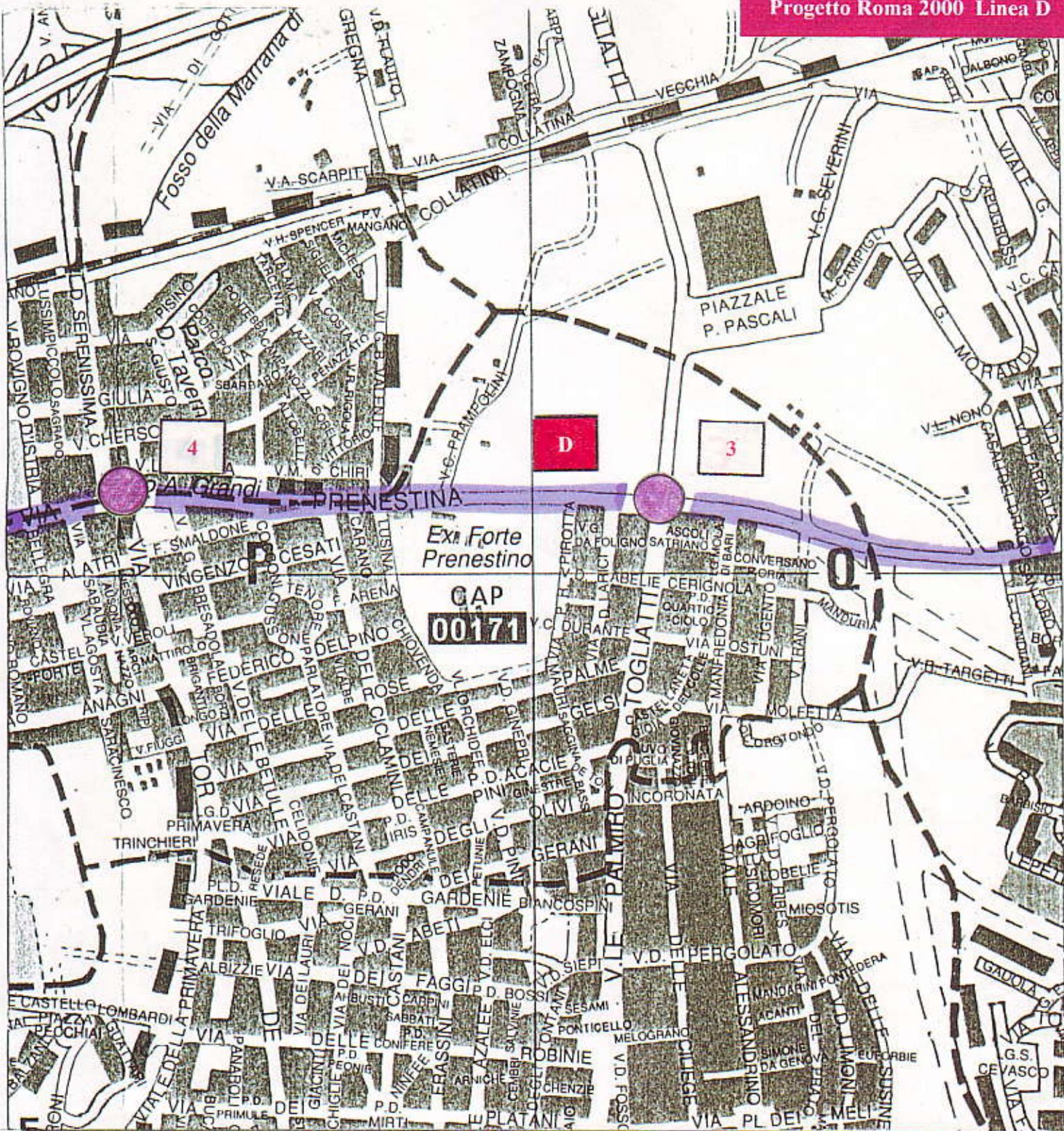


TAVOLA 3

- 3) Via Prenestina all'altezza dell'incrocio con Via Palmiro Togliatti
- 4) Via Prenestina presso l'incrocio con V.le della Serenissima

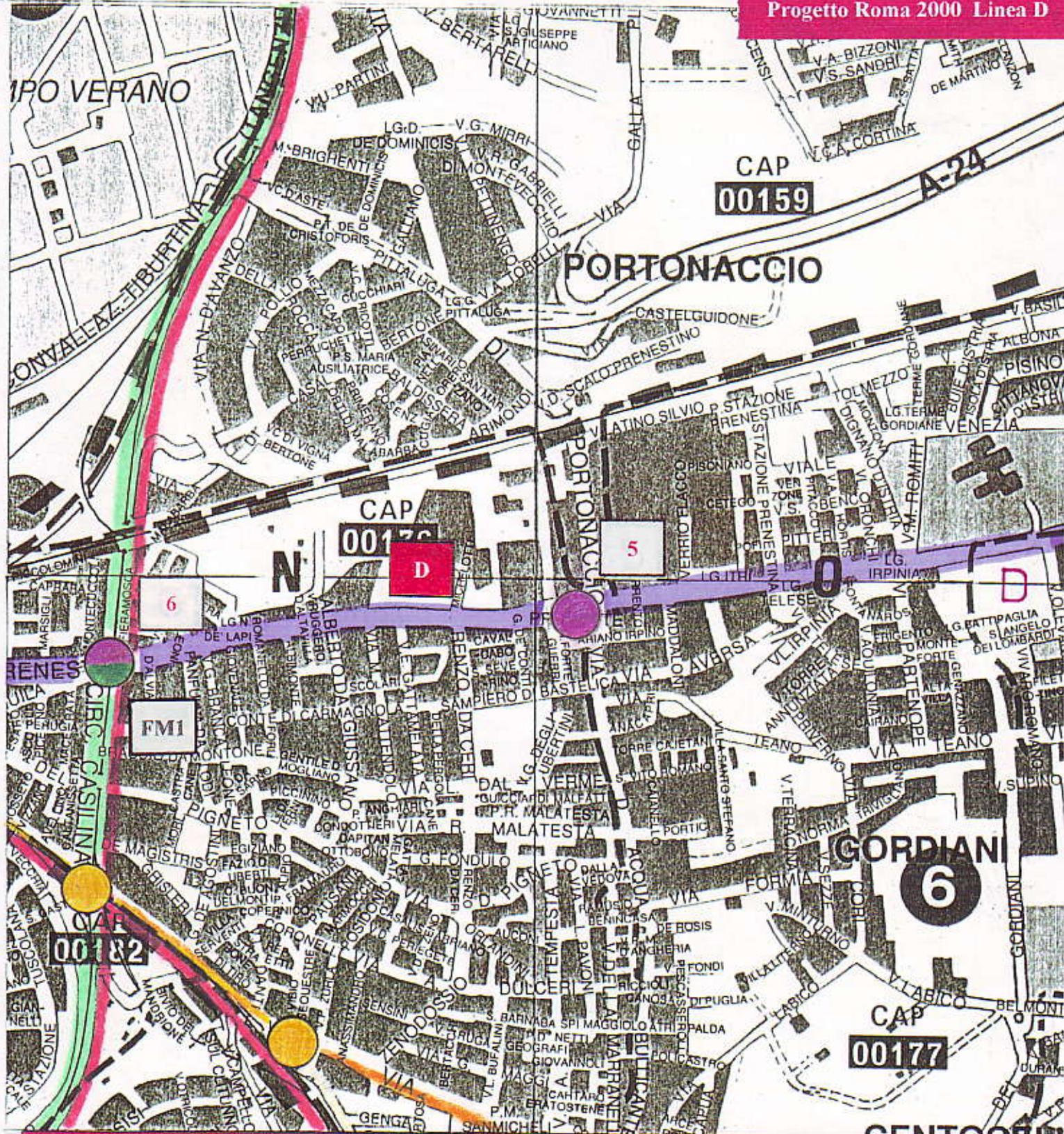


TAVOLA 4

- 5) L.go Preneste
- 6) P.le Prenestino (nodo di scambio con la metro C)

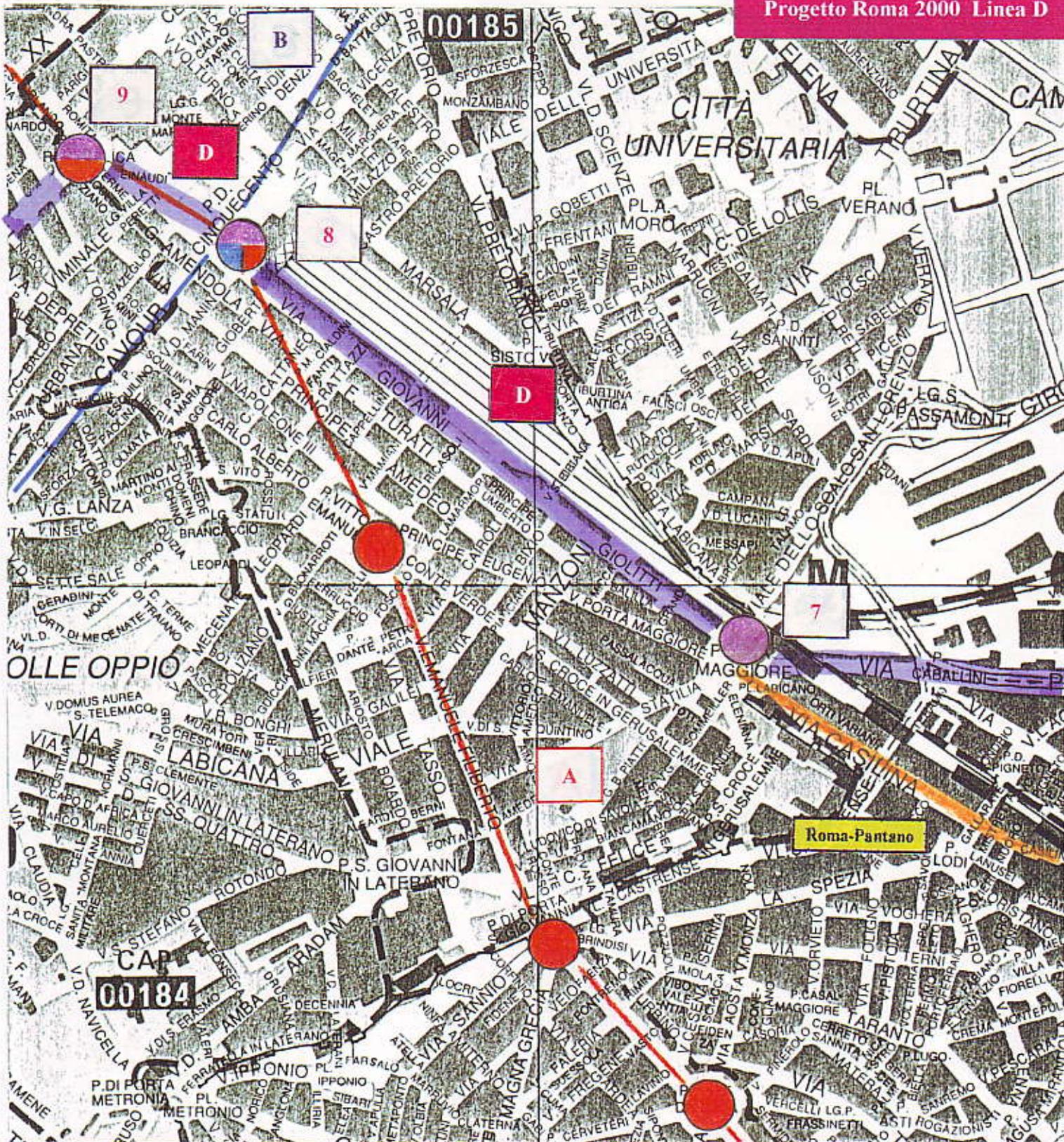


TAVOLA 5

- 7) P.zza di Porta Maggiore
- 8) P.zza dei Cinquecento (nodo di scambio con la Metro A e B)
- 9) P.le della Repubblica (nodo di scambio con la Metro A)

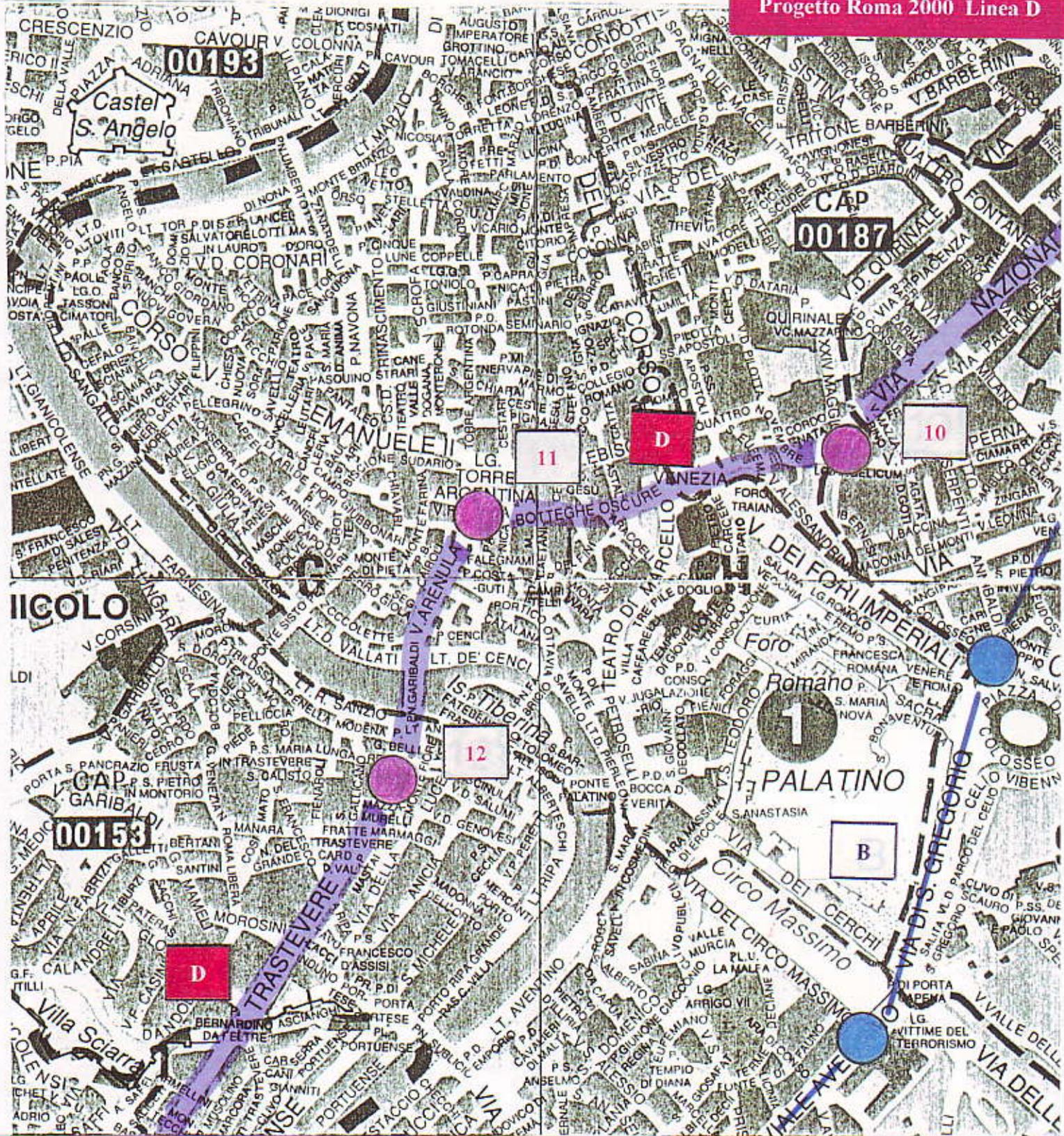


TAVOLA 6

- 10) P.zza Magnanapoli
- 11) Torre Argentina
- 12) P.zza Sonnino

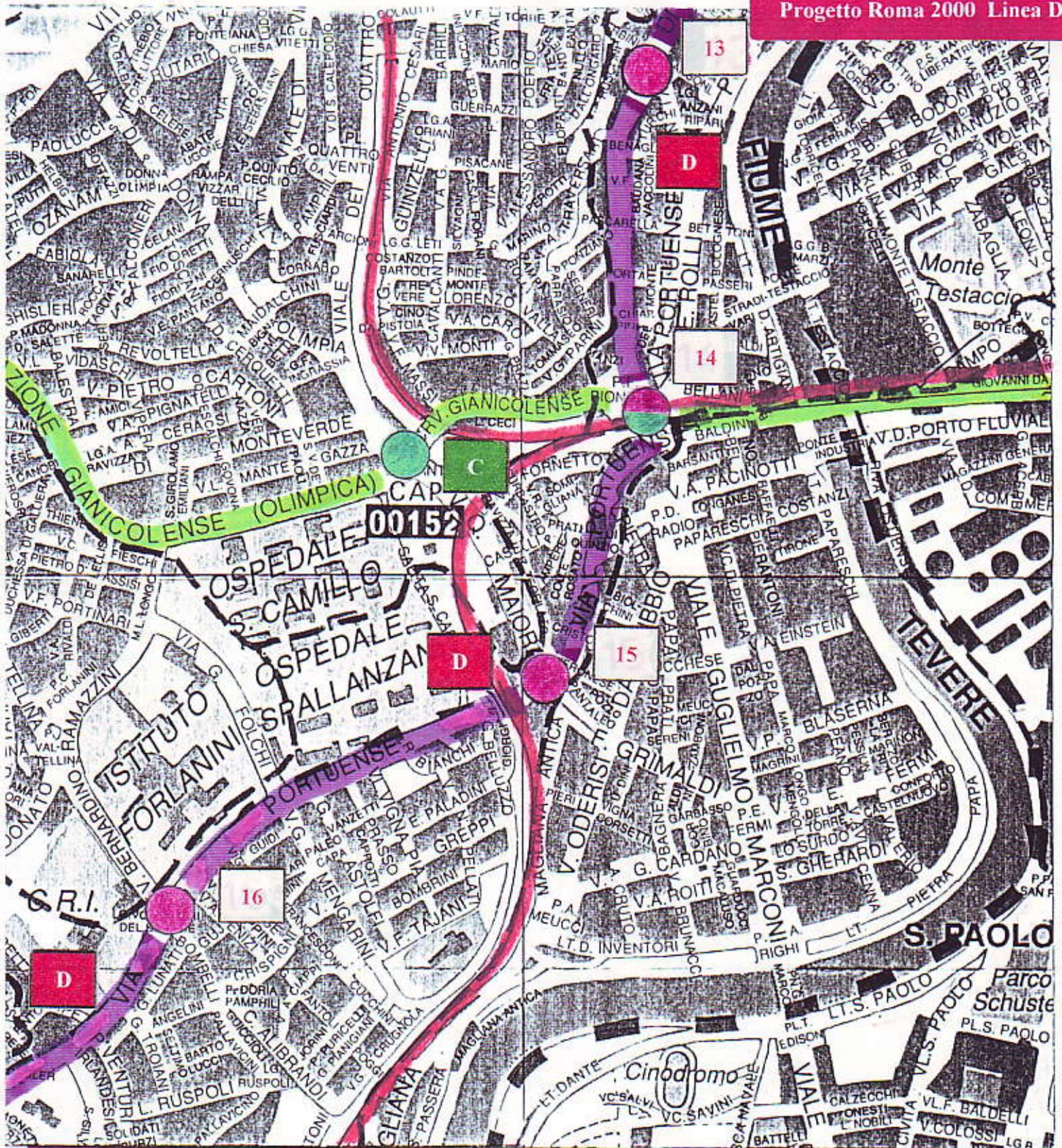


TAVOLA 7

- 13) P.za Ippolito Nievo
- 14) P.le Biondo (Stazione Trastevere, nodo di scambio con la Metro C, l'FM1, l'FM3 e l'FM5)
- 15) Via Portuense presso l'incrocio con Via Quirino Majorana
- 16) L.go Volontari del Sangue

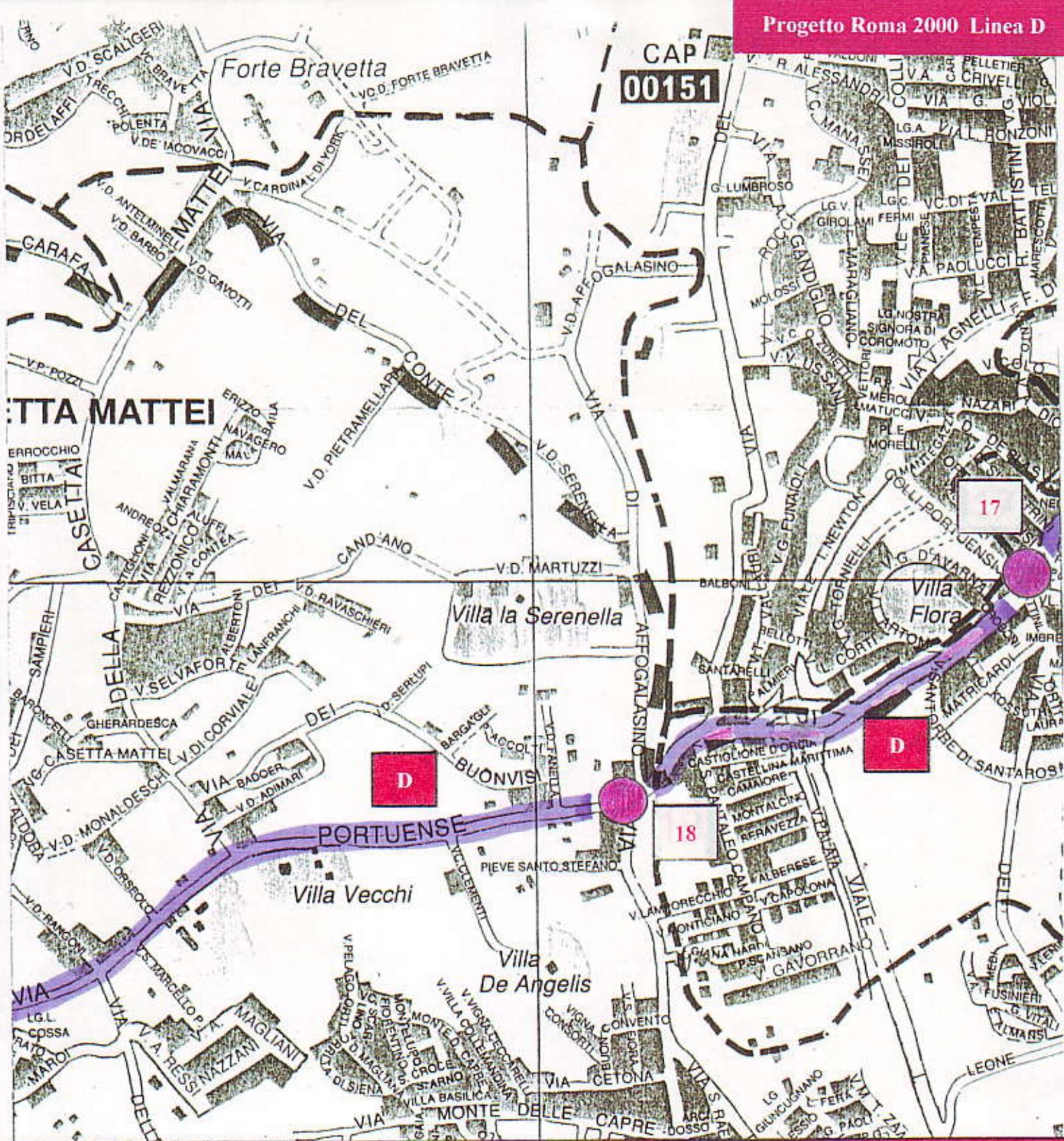
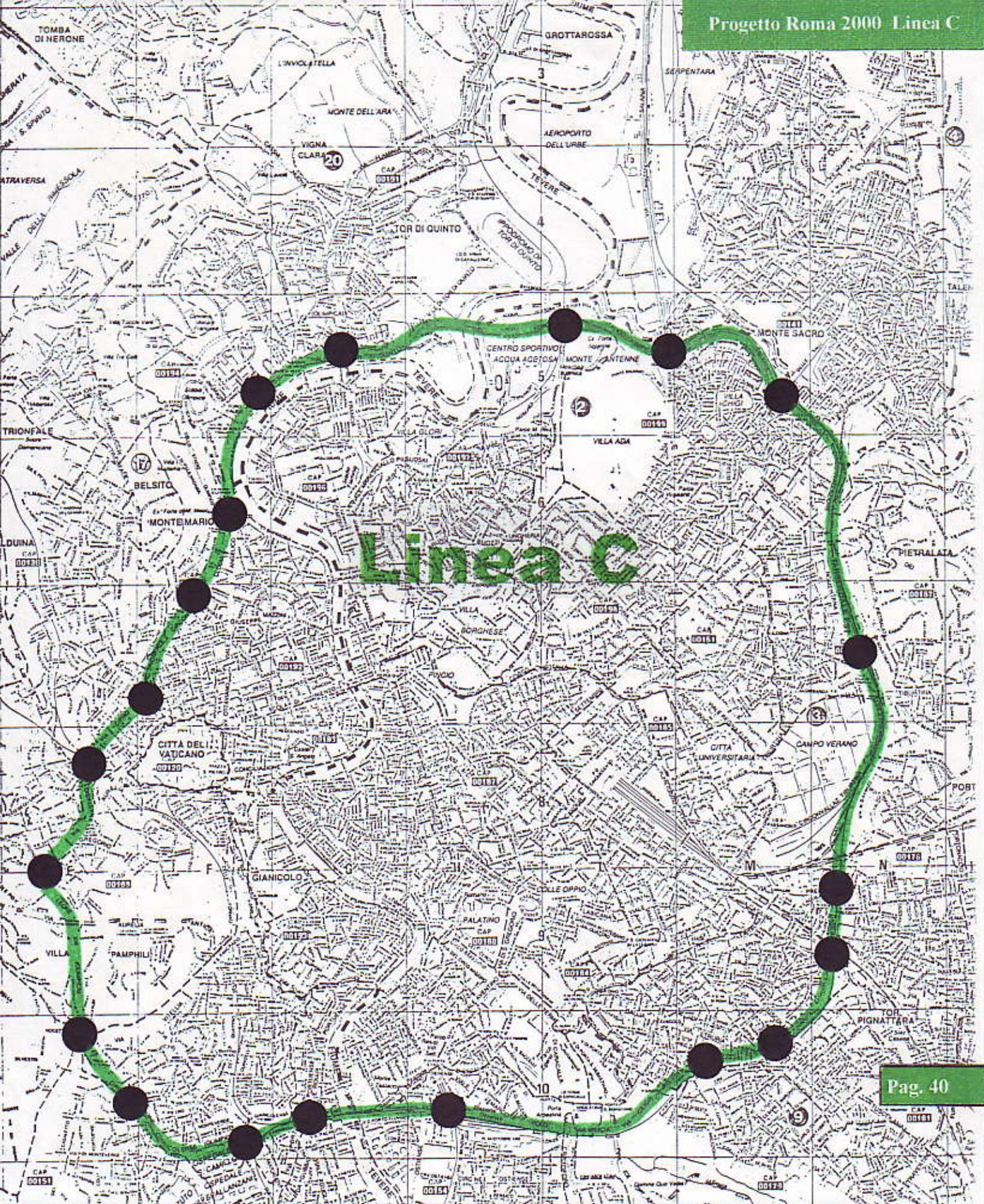


TAVOLA 8

17) L.go La Loggia

18) Via Portuense all'altezza dell'incrocio con Via del Trullo





# Linea C

Fig. 14 Linea C del progetto Roma 2000

## Presentazione

Nel progettare il tracciato della linea metropolitana C (fig.14) si è voluto seguire il percorso dell'anello già esistente, interno alla città, formato dalla Via Olimpica, dalla Tangenziale Est e della Circonvallazione Casilina, integrando in tal modo il progetto della Linea C ROMA 2000 al progetto URBIS, l'arteria "intermodale" sotterranea che collega la stazione Tiburtina all'Ostiense (frutto di collaborazione tra F.S. e Campidoglio).

Nel progetto ROMA2000 la linea C costituisce un completamento avendo questa un tracciato circolare che fa da raccordo alle altre linee metropolitane che attraversano la città diametralmente; in tal

modo forma con esse, nel punto in cui s'incontrano, numerosi nodi di scambio (fig.15), ossia quelle fermate comuni ad altre linee che permettono all'utente di spostarsi agevolmente ed in minor tempo. La linea C, oltre che la A1, la B1 e la D, incontra le linee già esistenti A - B - FM1 - FM2 - FM3 - FM4 - FM5 - FM6 - FM7 - Roma/Civitavecchia - Roma/Pantano - Roma/Ostia Lido, per un totale di 10 nodi di scambio.

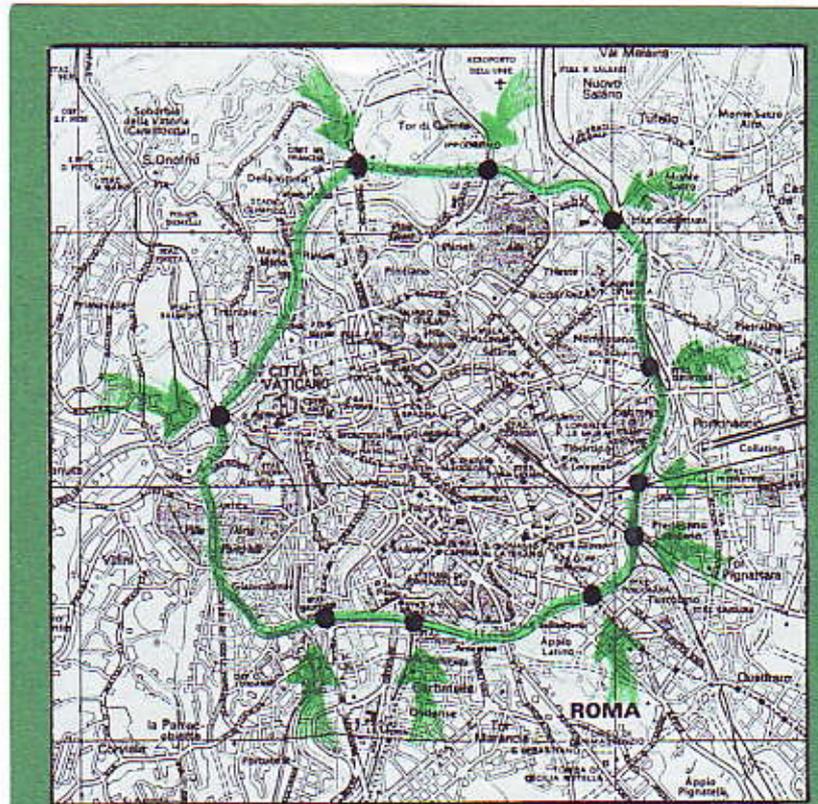


Fig. 15 I 10 nodi di scambio della linea C del progetto Roma 2000

I nodi di scambio della linea C assumono una notevole importanza se si considera che è allo studio del Comune di Roma il progetto "Le Porte": Questo progetto prevede la realizzazione di 57 nuove "Porte" di accesso/uscita alla e dalla città, che verranno collocate nei punti più significativi dei differenti anelli in cui è compresa l'area metropolitana: quello stretto della città storica; quello più largo della città moderna dove sono, e dovranno essere, presenti un numero significativo di parcheggi di scambio in coincidenza con gli accessi a treni e metrò; l'anello costituito dal Grande Raccordo Anulare in cui le porte sono previste nei punti di intersezione fra ferrovia e strade consolari.

I nodi di scambio previsti nel progetto della linea C Roma 2000 coincidono con le Porte collocate sull'anello della città moderna: Tiburtina, Pigneto, Tuscolana, Ostiense, Trastevere e Quattroventi (fig. 16).

Importante è la fermata adiacente alla Stazione Tiburtina. Con la realizzazione del passante ferroviario dell'Alta Velocità, la stazione suddetta diverrà, dopo la ristrutturazione prevista per l'Anno Santo, l'accesso principale a Roma per chi utilizzerà questo futuro mezzo

di trasporto nazionale. E' evidente che inserendo in questo punto strategico una fermata della linea C, l'utente che per lavoro o svago giungerà nella Capitale grazie alla linea dell'Alta Velocità, potrà usufruire di un funzionale mezzo pubblico capace di accompagnarlo verso qualsiasi zona della città.

Oltre la proposta del Campidoglio di realizzare una metropolitana che da Pantano arrivi fino a Vigna Clara (fig.13), ne è stata avanzata un'altra dalla Presidenza del Consiglio per la costruzione di un'alternativa linea C

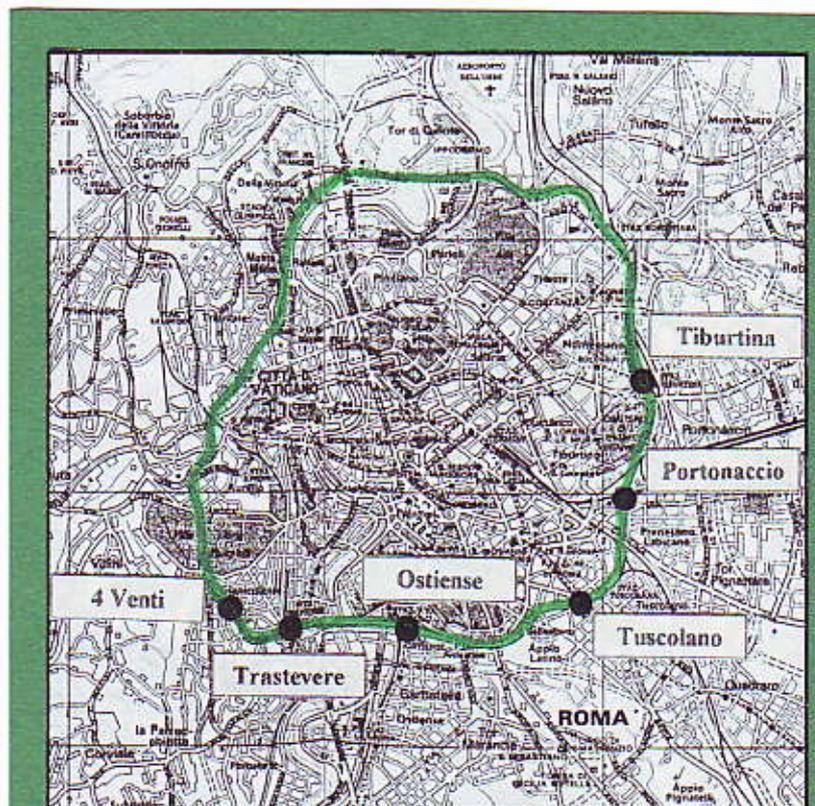


Fig. 16 Sulla pianta sono raffigurate le 'porte' di Roma in prossimità delle fermate della linea C del progetto Roma 2000

(fig.17), che prevede un percorso ad anello intorno al centro, comprendente solo il tratto S. Giovanni – S. Pietro. Tale linea è di tipo “leggero” con convogli su ruote di gomma e tunnel più piccoli.

A questo proposito si è espresso il capo progetto della RATP, la società che costruisce e gestisce le metropolitane parigine, Serome De la Menardier.

De la Menardier ha affermato che la metropolitana “leggera” non è adatta ad una città come Roma, ancora sprovvista di una più elementare rete di trasporti urbani, per due motivi essenziali: “Primo: è poco più di un tram su gomma che può trasportare al massimo 18 mila passeggeri l’ora nel senso di marcia, raddoppiando i convogli; secondo: non sarebbe compatibile con le linee A e B.



Fig. 17 La Linea C promossa dalla Presidenza del Consiglio

### *Tracciato e fermate*

La linea C segue il seguente tracciato:

- Tangenziale Est
- Via del Foro Italico (Olimpica)
- Via Flaminia
- P.zza di Ponte Milvio
- Lungotevere Maresciallo Diaz
- P.le Maresciallo Giardino
- Circonvallazione Clodia
- Circonvallazione Trionfale
- Via Cipro (Olimpica)
- Via Anastasio II
- P.zza Pio XI
- Via Leone XIII
- Via M. L. King (Olimpica)
- P.zza Bel Respiro
- Via Gasparri
- Circ.ne Gianicolense (Olimpica)
- P.le F. Biondo

- P.le dei Partigiani
- Circ.ne Casilina a tornare verso la Stazione Tiburtina

Il tracciato prevede le seguenti fermate:

1. **Stazione Tiburtina** da cui prendere la metropolitana B o le ferrovie FM1, FM2 ed FM3 (tav.1);
2. **P.zza Gondar** in corrispondenza della metro B1, e della linea ferroviaria FM1 (tav.2)
3. **Largo Morpugo** (tav.3);
4. **Via Olimpica, Centro Sportivo Acqua Acetosa** in prossimità della Moschea e della linea ferroviaria Viterbo – Civitacastellana – Roma (tav.3);
5. **Via Olimpica** all'incrocio con Corso Francia dove è possibile lo scambio con la metro **A1** (tav.4);
6. **P.le Maresciallo Diaz** in prossimità degli impianti sportivi del Foro Italico e dello Stadio Olimpico (tav.4);
7. **P.le Maresciallo Giardino** (tav.4);
8. **P.le Clodio** (tav.5);
9. **P.le degli Eroi** (tav.5);
10. **Via di Valle Aurelia all'incrocio con Via Anastasio II** dove è possibile lo scambio con la Metro A e la FM3 (tav.5);
11. **P.zza Pio XI** (tav.5);
12. **P.zza del Bel Respiro** (tav.6);
13. **P.zza S.Giovanni di Dio** (tav.6);
14. **P.le E. Dunant** in prossimità dell'ospedale S. Camillo (tav.6);

15. **P.le F. Biondo** in corrispondenza della Metro **D**, dell'FM1, dell'FM3 e dell'FM5 (tav.7);
16. **P.le dei Partigiani** da cui si può giungere all'Air Terminal della Staz. Ostiense, prendere la metro B, la ferrovia per Ostia Lido, l'FM1, l'FM3 e l'FM5 (tav.7);
17. **P.zza Zama** (tav.8);
18. **P.zza di Ponte Lungo** presso la metro A, l'FM1, l'FM3, l'FM5 (tav.8);
19. **Incrocio tra la Circ.ne Casilina e la Via Casilina** da cui si può prendere la metro leggera Roma – Pantano, l'FM1, l'FM3, l'FM4, la FM6 e la FM7 (tav.9);
20. L'ultima fermata è infine prevista **all'altezza dell'incrocio fra la Circ.ne Casilina e la Via Prenestina** (P.le Prenestino) in corrispondenza della metro **D** (tav.9).

**Circoscrizioni attraversate: I, II, III, IV, V, VI, IX, XVI, XVII, XVIII, XX.**

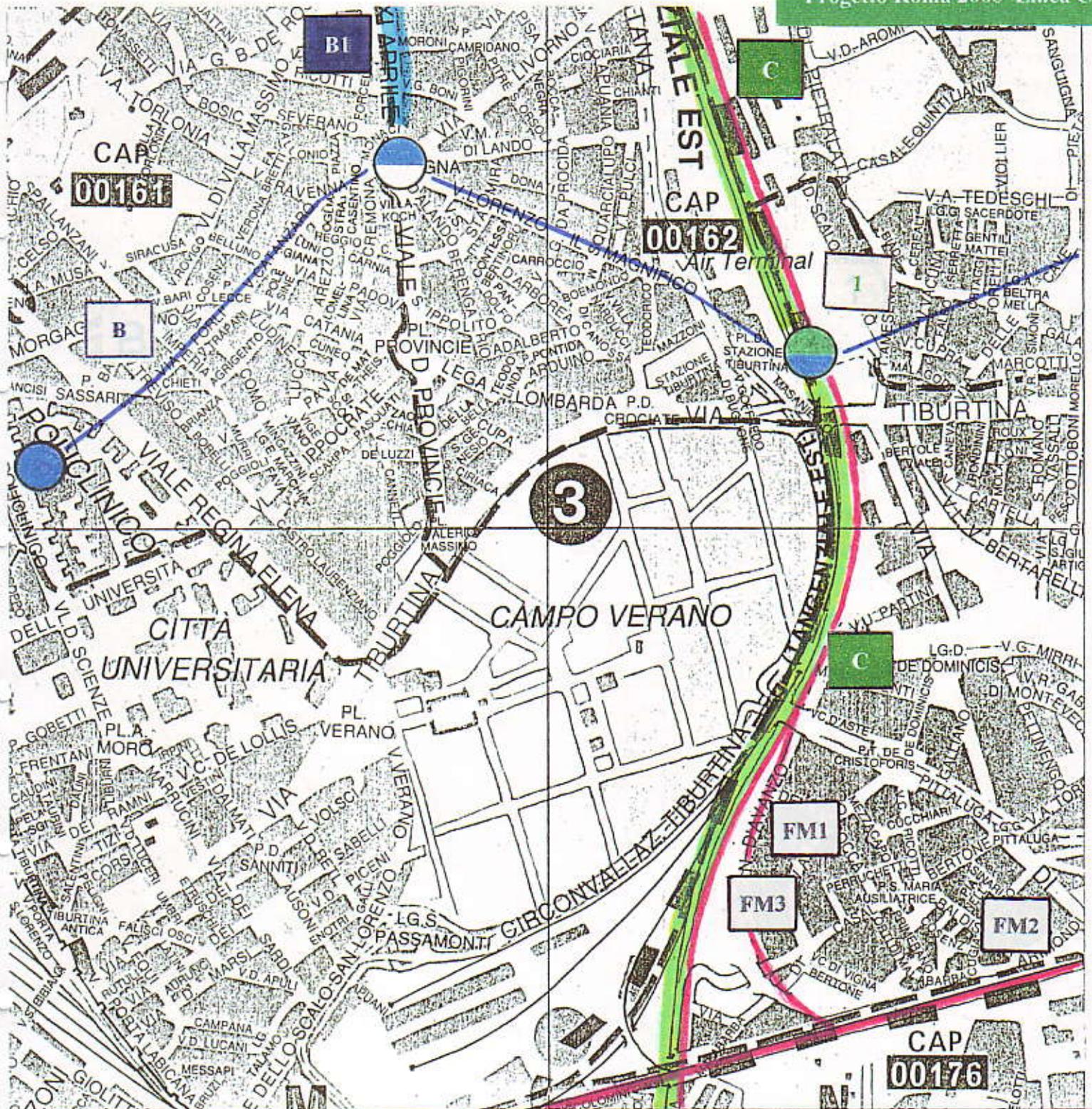


TAVOLA 1

1) Stazione Tiburtina (nodo di scambio con la Metro B e l'FM1, FM 2 e l'FM3)

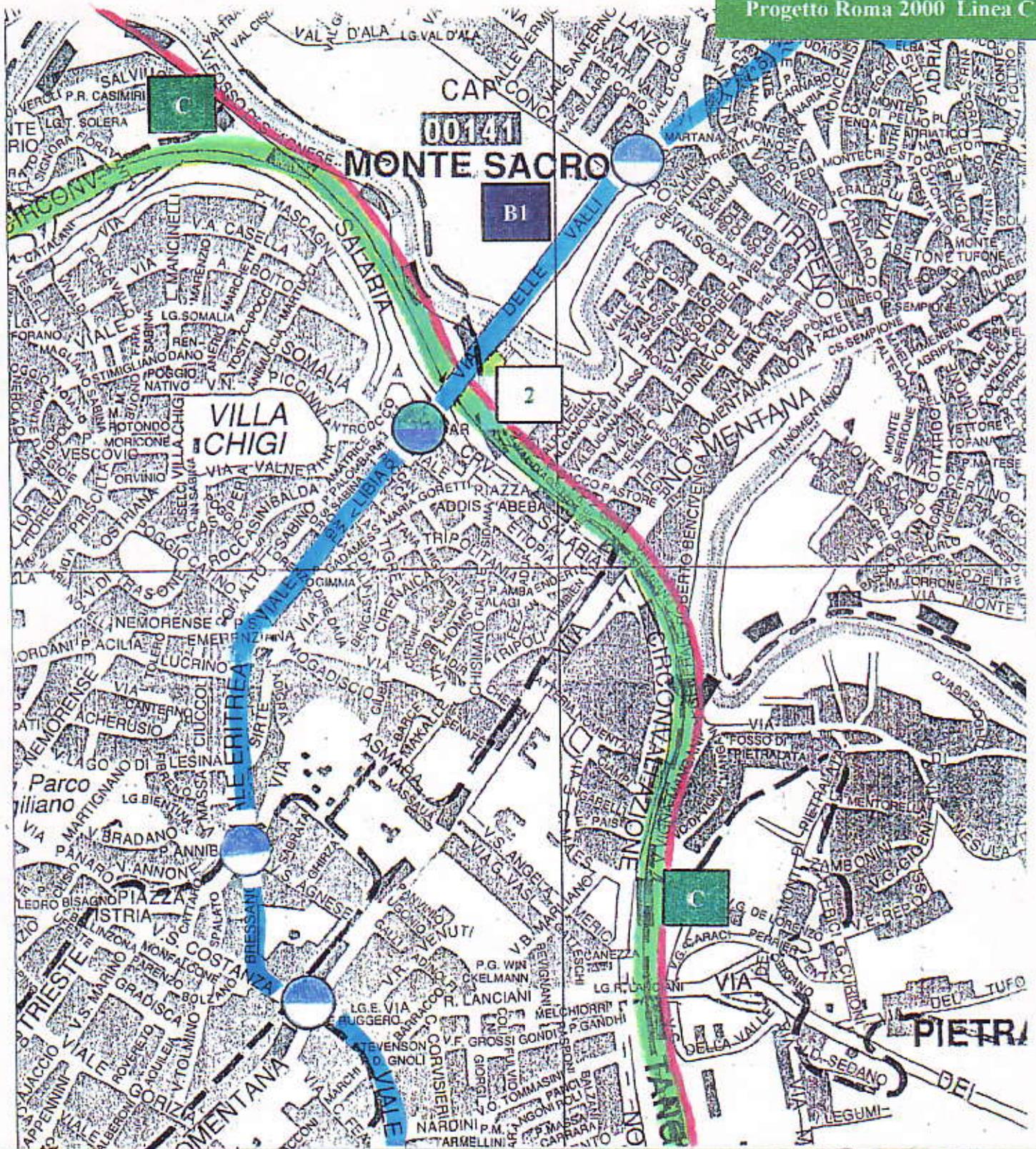


TAVOLA 2

2) P.zza Gondar (nodo di scambio con la metro B1 e l'FM1)

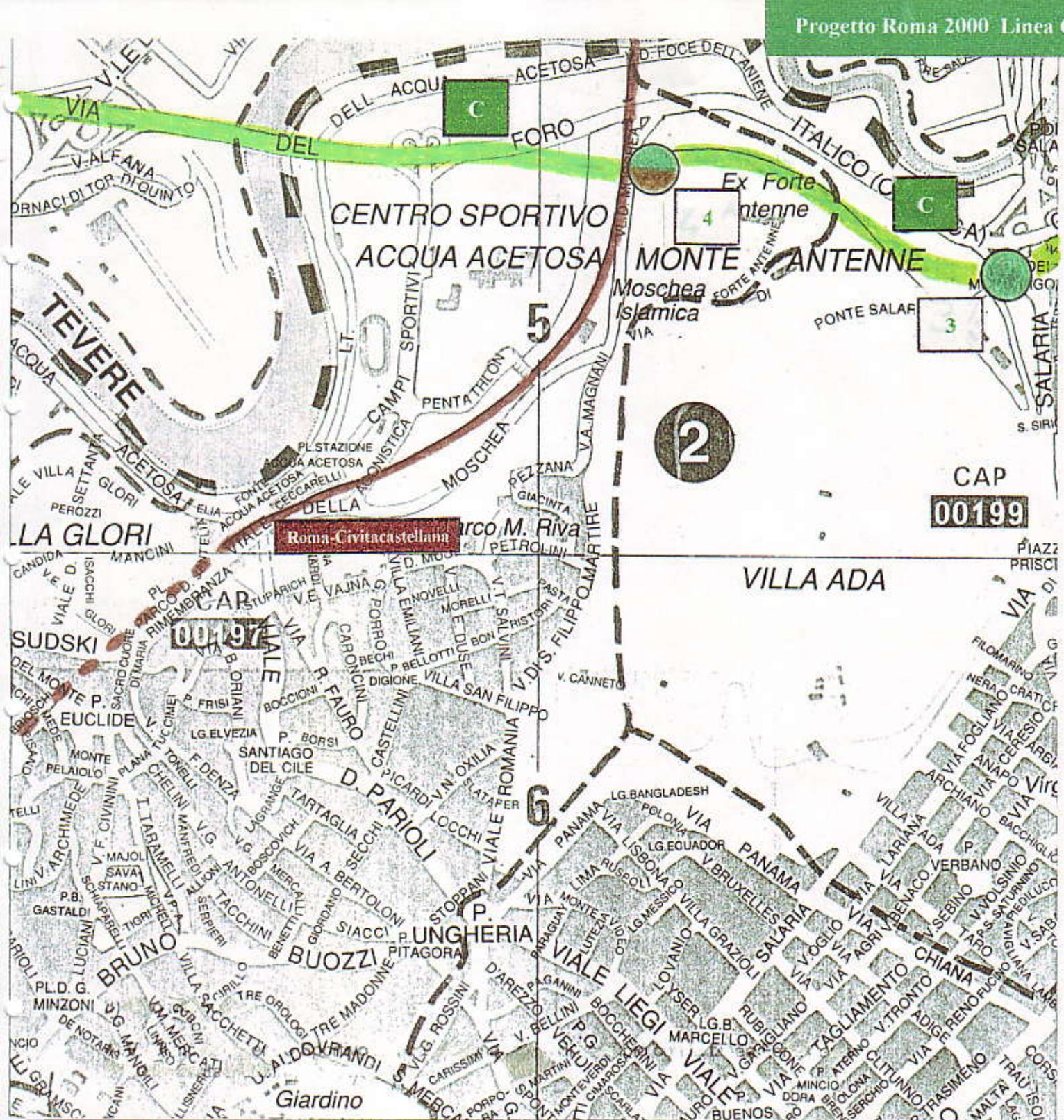


TAVOLA 3

- 3) L.go Morpurgo
- 4) Via Olimpica; Centro Sportivo Acqua Acetosa (nodo di scambio con la Linea Ferroviaria Viterbo-Civitacastellana-Roma)

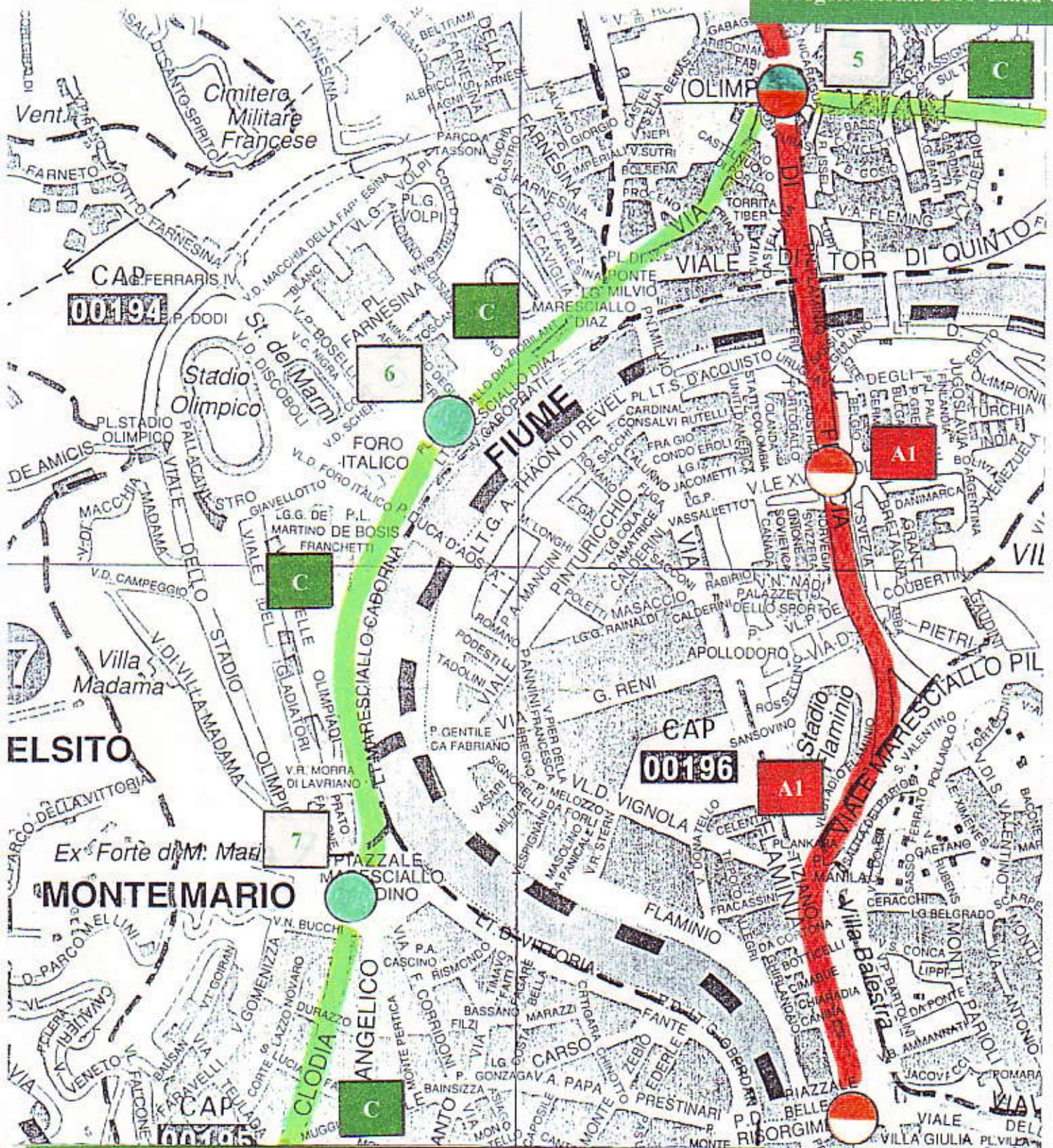


TAVOLA 4

- 5) Via Olimpica all'altezza dell'incrocio con Corso Francia (nodo di scambio con la Metro A1)
- 6) P.le Maresciallo Diaz
- 7) P.le Maresciallo Giardino

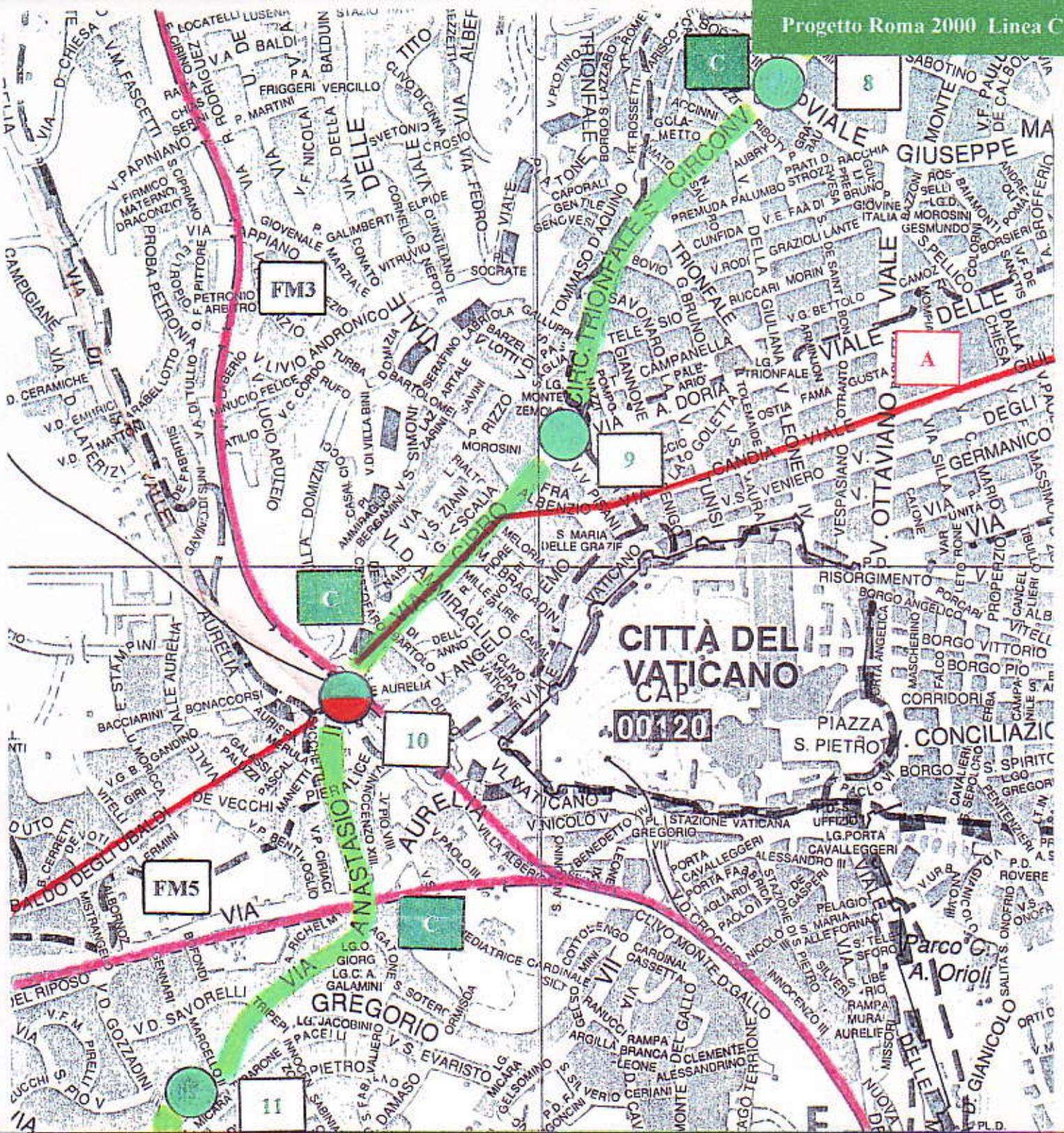


TAVOLA 5

- 8) P.le Clodio
- 9) P.le degli Eroi
- 10) Via di Valle Aurelia presso l'incrocio con Via Anastasio II (nodo di scambio con la Metro A e l'FM3)
- 11) P.zza Pio XI

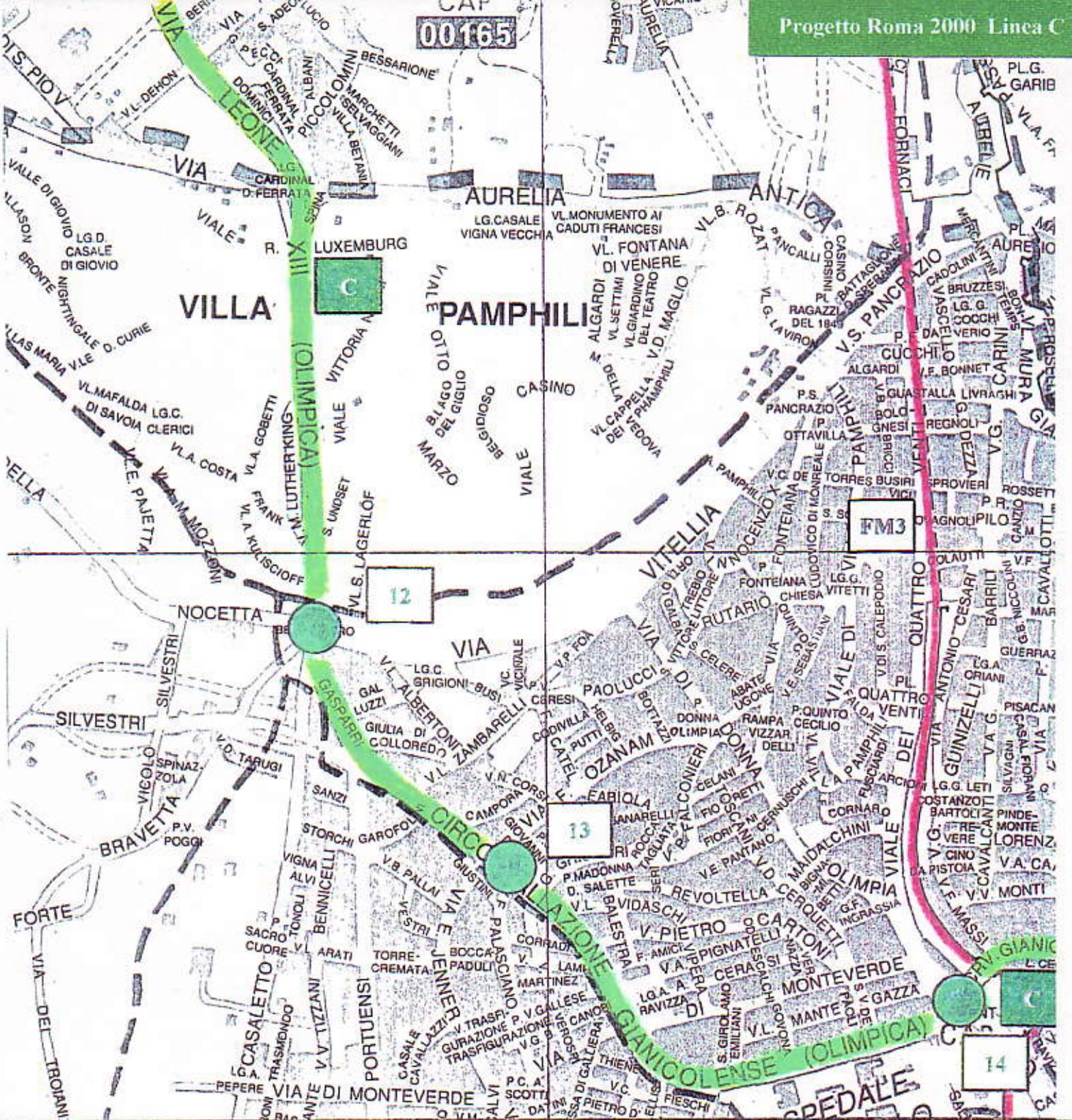


TAVOLA 6

- 12) P.zza Bel Respiro
- 13) P.zza S. Giovanni di Dio
- 14) P.le E. Dunant

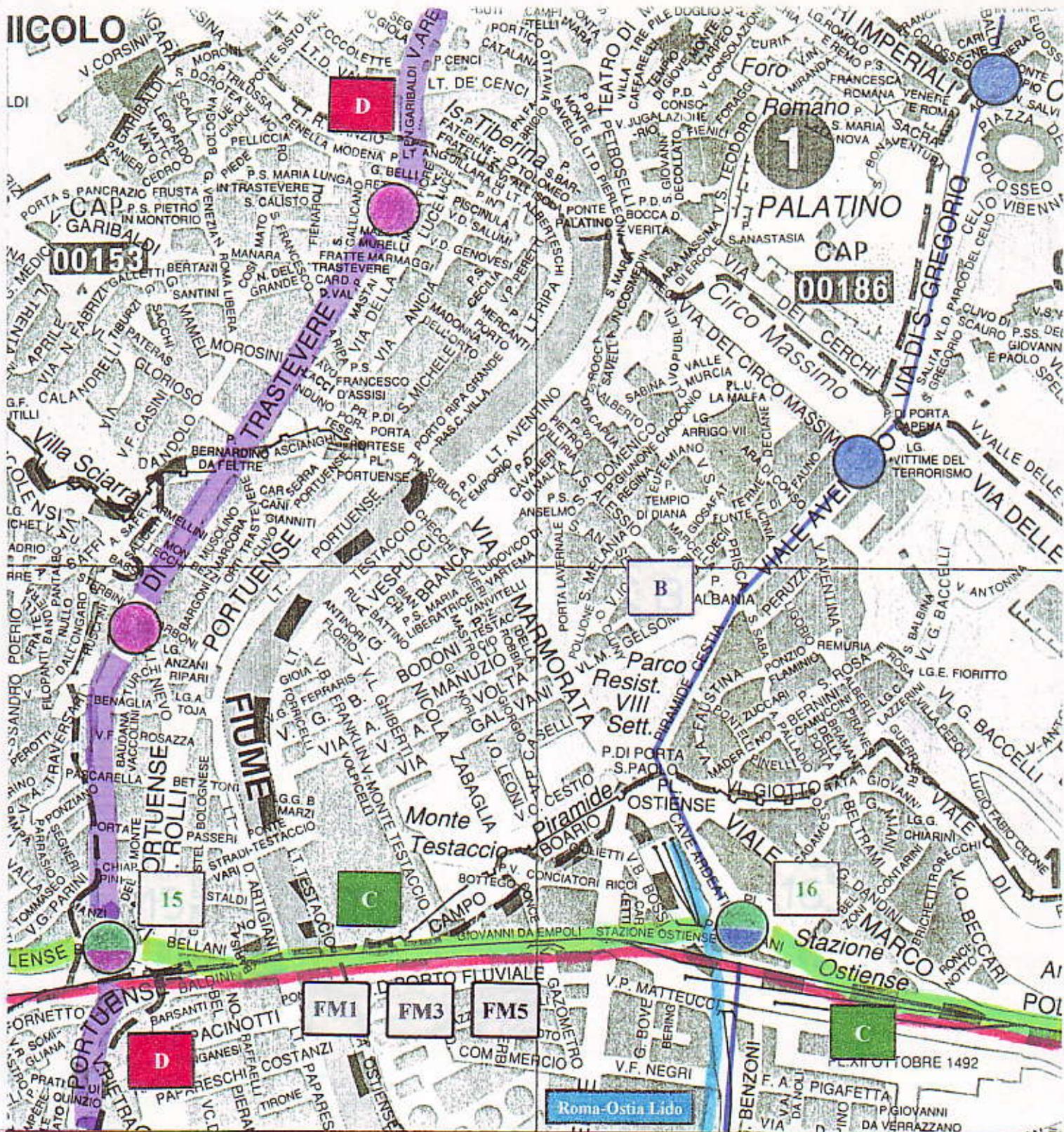


TAVOLA 7

- 15) P.le Biondo (Stazione Trastevere, nodo di scambio con la Metro D, l'FM1, l'FM3 e FM5)
- 16) P.le dei Partigiani (Stazione Ostiense, nodo di scambio con la Metro B, la ferrovia Roma-Ostia Lido, l'FM1, l'FM3, l'FM5)

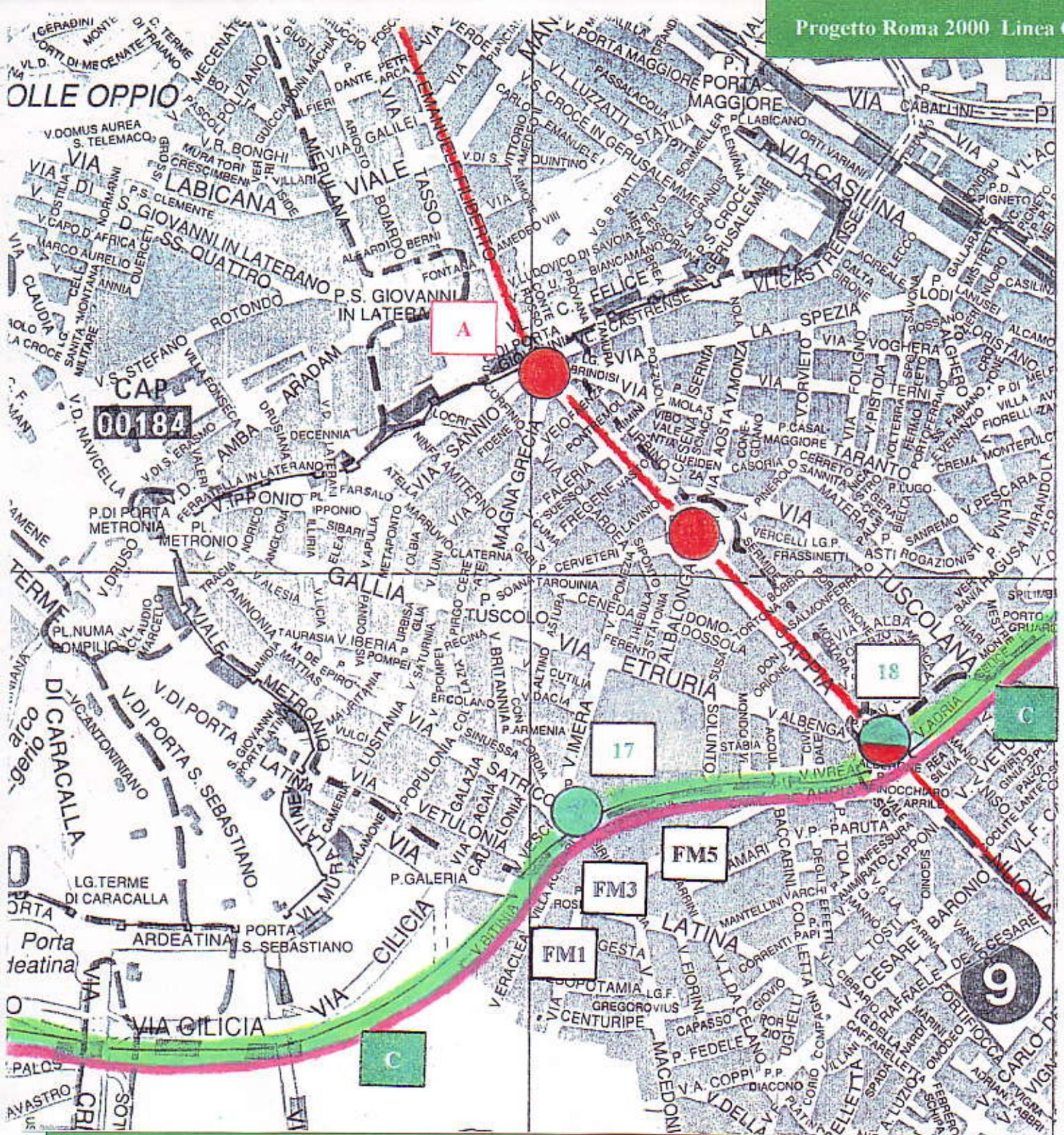


TAVOLA 8

17) P.zza Zama

18) P.zza di Ponte Lungo (nodo di scambio con la Metro A, l'FM1, l'FM3, l'FM5)

