

Il PUMS non presenta una soluzione ottimale di collegamento di Roma con Ostia e Fiumicino.

Lo sdoppiamento della Metromare in direzione dell'aeroporto, infatti, riduce le frequenze per Ostia senza offrire un servizio appetibile per il quartiere dell'EUR.

La stessa Metromare per Ostia è la risposta minimale alla trasformazione della Roma Lido in metropolitana. E non basta.

La linea per Ostia è una tratta semplice, che si presta bene a soluzioni tecnologiche e trasportistiche che contemplino l'esigenza di servire meglio tutti gli agglomerati della tratta e al tempo stesso di offrire un "acceleratore" che riduca i tempi di percorrenza.

Con uno stralcio del più ampio piano di Metrovia, presentiamo le proposte alternative, che si fondano sulla linea M9 per Ostia e sulla M4 per Fiumicino, unita a un nuovo servizio "tipo Leonardo", dall'EUR.

La M4 è la trasformazione dell'attuale tratta FL1 in metropolitana, cui si aggiunge un treno diretto dal cuore dell'EUR all'Aeroporto, che sfrutta largamente i binari ferroviari esistenti.

Obiettivo è quello di ottenere un buon servizio tra Roma e Ostia, che risolva il problema del traffico sulla Colombo e sulla via del Mare. E di avere due servizi per l'aeroporto entrambi davvero efficaci e appetibili: uno metropolitano per i cittadini, l'altro a servizio veloce per la zona direzionale più importante di Roma.

Roma, 18 luglio 2024

Il gruppo di Metrovia

**Paolo Arsenà, Corrado Cotignano,
Florestano Pastore, Marina Stoppelli**

Riferimenti e contatti

www.metroviaroma.it

info@metroviaroma.it

339.1518984

INDICE

INDICE	pag. 3
SINTESI DELLA PROPOSTA	pag. 4
IL PROBLEMA	pag. 5
Un servizio inadeguato	pag. 5
Connettere Roma, Ostia e Fiumicino	pag. 5
Metromare Minimale	pag. 7
Una linea facile	pag. 7
LA PROPOSTA	pag. 8
Il treno capillare per servire il territorio	pag. 8
Il treno Express per andare veloci	pag. 9
IL COLLEGAMENTO CON FIUMICINO	pag. 11
I limiti del PUMS	pag. 11
Il sistema di Metrovia	pag. 12
Collegare Fiumicino città	pag. 13
L'OCCASIONE TURISTICO-CULTURALE	pag. 13
L'archeoboot	pag. 13
CONCLUSIONI	pag. 15

SINTESI DELLA PROPOSTA

La linea Metromare è la risposta minimale ai problemi della Roma Lido e rappresenta solo un punto di partenza.

Quello che invece si può ottenere da una tratta semplice, con un percorso interamente a cielo aperto, prevalentemente libero ai lati e che non prevede interferenze, è un doppio servizio.

Capillare, per servire tutti gli agglomerati distribuiti sull'asse Roma-Ostia, compresi quelli oggi privi di accesso al ferro.

Veloce, per abbreviare i tempi di percorrenza tra Roma, Acilia ed Ostia.

Questi obiettivi si possono ottenere con un doppio servizio (**M9 e M9 express**) che sfrutta 9 fermate aggiuntive realizzate a quattro binari, due esterni con banchina e due centrali "di precedenza".

In questo modo, gestendo solo due servizi, il modello d'esercizio può definire le frequenze per una linea molto cadenzata e capillare e per una più diradata che svolge un servizio rapido, servendo soltanto Roma, Acilia e Ostia.

Tale linea in molti casi può anche fungere da **acceleratore per quella capillare**.

La linea **M9 e la linea M4 per Fiumicino Aeroporto**, possono rappresentare i **capisaldi su cui impennare i collegamenti di Ostia e Fiumicino** con la capitale e offrire anche nuove opportunità per il turismo culturale.

Anche il collegamento previsto dal PUMS tra EUR e Aeroporto mediante lo sfiocco della Roma Lido a Dragona, presenta controindicazioni. Prime fra tutte il dimezzamento delle frequenze per Ostia e il fatto di essere defilata dal cuore direzionale dell'EUR.

Tale collegamento può essere meglio sostituito da un **nuovo servizio EUR-Aeroporto** che, **dopo un breve tratto in sotterranea dal cuore dell'EUR**, riemerge dopo il Tevere e **sfrutta in massima parte i binari ferroviari esistenti** nella tratta ferroviaria da Magliana al terminal di Fiumicino, saltando le fermate con lo stesso principio della M9: con l'aggiunta di svariate nuove fermate con binari di precedenza, che rendono compatibile il servizio urbano capillare con il Leonardo express, diretto. In questo caso vi è la possibilità di raddoppiare i binari anche su qualche fermata esistente, oltre a sfruttare il già previsto quadruplicamento tra Ponte Galeria e l'Aeroporto.

IL PROBLEMA

Un servizio inadeguato

Vincitrice a più riprese del “Premio Caronte” assegnato da Legambiente, la Roma Lido è **tra le linee ferroviarie più scadenti d’Italia**. Il treno viaggia su un’infrastruttura obsoleta, con alcune stazioni semideserte e trascurate, nonché vagoni di risulta di Metro B adattati agli standard ferroviari. A questo si aggiungano gli incidenti che hanno attentato all’incolumità dei passeggeri e costretto a trasbordi in mezzo alla campagna (*Fig. 01*). E poi le frequenze. Da sempre inadeguate per una tratta così strategica e ambita. Tanto che buona parte dei 100.000 utenti giornalieri che aveva fino a pochi anni fa finisce oggi per prendere l’auto.



Fig. 01 – Incendi sulla Roma Lido.

Ma il discorso non si esaurisce qui.

La Roma Lido ha due problemi cruciali cui la pianificazione vigente non ha ancora offerto risposte.

Il primo riguarda la poca capillarità. Cioè significa che le fermate odierne si perdono per strada molti agglomerati densamente abitati, che vedono il treno passare davanti senza potersene servire: ad esempio Giardino di Roma e Mezzocammino (le cui nuove fermate sono finalmente in dirittura d’arrivo). Ma anche il Torrino, la parte sud di Acilia, Stagni di Ostia, per citarne altri.

Anche questi potenziali utenti sono **costretti a viaggiare in macchina**, riversandosi tutti **sulle due uniche arterie** di comunicazione: **la via del Mare e la Cristoforo Colombo**. Contribuendo, anche quando il servizio previsto in futuro sarà migliore nella frequenza e nell’attrattività generale, all’addensarsi del traffico da e verso Roma. Bisogna invece puntare a raccogliere quanta più utenza possibile su quella tratta, per spostarla sul sistema del ferro.

Il secondo problema è opposto e **riguarda i tempi di percorrenza**. Oggi la Roma Lido, fatte salve le attese, impiega 30 minuti di solo viaggio per arrivare da Porta San Paolo alla stazione di Ostia Centro. Fermando 13 volte.

Occorre invece **velocizzare questi tempi**, un obiettivo che solo in apparenza contrasta con il precedente.

Connettere Roma, Ostia e Fiumicino.

C’è infine un tema irrisolto di interesse urbano, metropolitano e regionale che è soprattutto di pianificazione strategica: **il rapporto esistente tra Roma, Ostia e Fiumicino**. Vale a dire tra Roma e i due centri sul mare (Ostia, pur costituendo il X Municipio di Roma, vive come una città a sé), ma anche tra Ostia e Fiumicino (città e aeroporto).

Il problema sta nel fatto che **questi rapporti** sono resi assai difficoltosi proprio dall'assenza di efficaci collegamenti su ferro. Eppure Ostia rappresenta il naturale sbocco di Roma sul mare; Fiumicino, con l'aeroporto e coi porti di prossima realizzazione, sarà un hub turistico di rinnovata importanza. E Roma non è adeguatamente connessa.

Manca poi del tutto un collegamento veloce tra Ostia e Fiumicino che, divisi dalla foce grande del Tevere, hanno un unico ponte che li unisce, il Ponte della Scafa, che è periferico e solo per auto (*Fig. 02*).

L'assenza di tali collegamenti rischia di provocare un nuovo afflusso di bus turistici, che concorreranno a rinfocolare i problemi esistenti: traffico, insalubrità dell'aria, flussi turistici impattanti sul benessere degli abitanti. Insomma, si profila all'orizzonte un pessimo servizio per la città e per chi si appresta a visitarla.



Fig. 02 - Il collegamento Ostia-Fiumicino città, attraverso il Ponte della Scafa.

Senza contare, paradosso che ha dell'incredibile, che la stessa **Fiumicino non ha servizi efficienti di collegamento col proprio aeroporto**. I binari del treno che arrivavano nel cuore della città sono stati smantellati e al posto della vecchia stazione campeggia una serie di complessi edilizi (*Fig. 03*). Così per raggiungere lo scalo aereo e da lì il treno per Roma, bisogna muoversi in macchina, o con bus poco frequenti.



Fig. 03 - In rosa l'area un tempo occupata dai binari e dalla stazione FS di Fiumicino

Metromare, minimale.

La risposta che la Regione offre si chiama **Metromare** (Fig. 04). E rappresenta davvero il **minimo sindacale che si possa chiedere al servizio**: in arrivo treni nuovi, un’infrastruttura rinnovata nei suoi apparati tecnologici, un paio di stazioni in più e una frequenza migliore, ma lontana da una vero metro. Minimale, appunto. Trent’anni che si chiede un servizio efficace, per ottenere soltanto una risposta che, se porta il non-servizio odierno ad un livello quantomeno normale, lascia comunque **irrisolta la gran parte dei problemi** messi sul tappeto.

Beninteso, Metromare è il doveroso **punto di partenza**. Non costituisce un’operazione sbagliata o inopportuna. Semplicemente **non basta per una svolta vera**, per di più attesa da anni. Bisogna pensare sin d’ora ai passi successivi e predisporli per tempo.

Basterebbe, ad esempio, guardare alla proposta che fece RATP nel 2016 per portare la linea a un vero servizio metropolitano, aumentando di 9 fermate la capillarità del servizio, con un investimento proposto di 450 milioni. Proposta che fu a suo tempo respinta dalla Regione Lazio. A ogni modo, l’attuale piano di rinnovamento, affidato nella parte tecnologica a RFI, non è incompatibile, anzi rappresenta un ampio miglioramento nella direzione giusta.



Fig. 04 - Una delle livree Metromare proposta per i nuovi treni.

Una linea facile.

A rendere così insopportabili i rimpalli, le indecisioni, i ritardi, i disservizi che si sono susseguiti negli anni (nonché lo sbocco minimale cui si vuole approdare) è anche la considerazione che **la Roma Lido è una linea “facile”**.

Una linea che unisce un punto A con un punto B senza altre intersezioni, né interferenze.

Con tracciato segregato, che si distende in massima parte a cielo aperto, quindi senza bisogno di scavare alcunché o di lavorare in galleria. Con ampi margini liberi a fianco dei binari, lungo tutto il suo tratto, ad eccezione di poche limitate porzioni.

Si tratta in poche parole di **una linea che si presta bene a soluzioni tecniche** più articolate, che possono offrire margini di **miglioramento del servizio** molto ampi.

LA PROPOSTA

Nell'offrire capienza e frequenza, **la proposta di Metrovia** viene incontro a tutti i problemi: connette la Capitale con Ostia **coniugando la capillarità coi ridotti tempi di percorrenza**. All'interno del sistema, inoltre, anche Fiumicino (città e aeroporto) viene ben collegata sia con Roma che con Ostia.

Il treno capillare per servire il territorio.

Il tema della capillarità si risolve mettendo **nuove fermate ogni volta che serve e si può**. Fermate utili per raccogliere nuova utenza o per scambiare con la rete del ferro. Dotate di adeguati parcheggi di scambio, considerato il diradamento di alcuni insediamenti e la posizione in qualche caso marginale della tratta (Fig. 05).

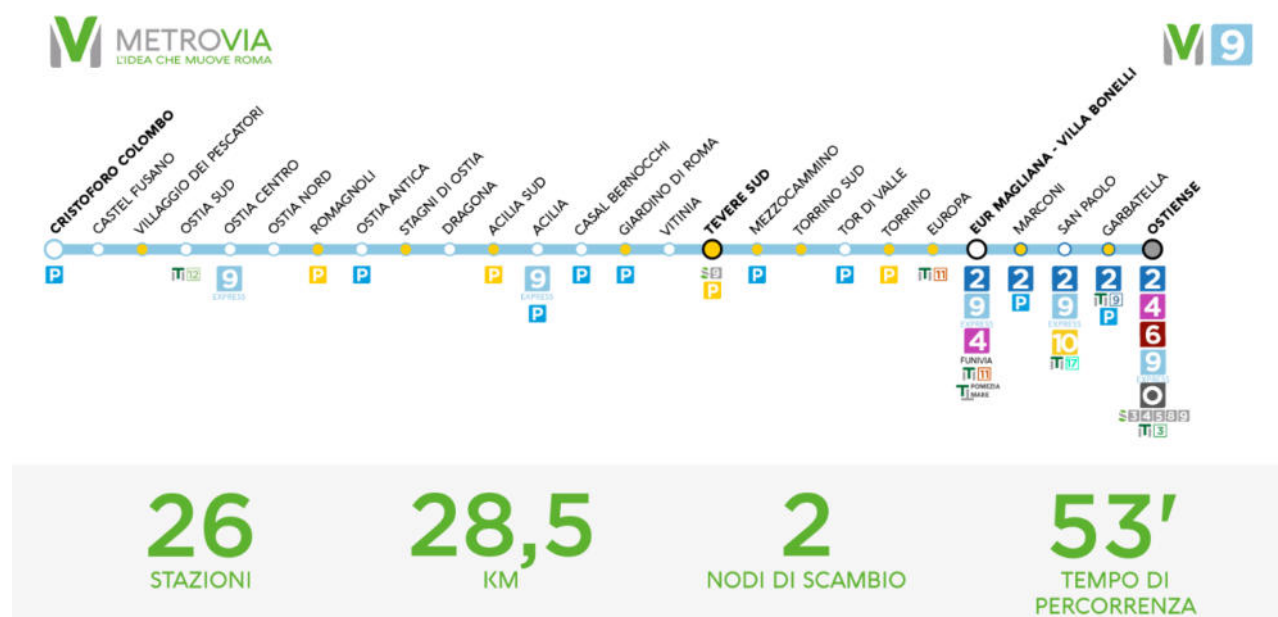


Fig. 05 – In giallo le nuove fermate della linea.

La M9 aggiunge al percorso della Lido 12 fermate (Fig. 06), che vanno a servire, con cadenza da metropolitana, aree che necessitano di collegamento su ferro:

- **Europa, Torino, Torino Sud** completano la copertura della direttrice densamente abitata che dall'EUR attraversa i quartieri meridionali;
- **Mezzocammino e Giardino di Roma** sono fermate richieste da tempo dalle comunità locali;
- **Tevere Sud** è nodo che potrà scambiare con la cosiddetta "gronda sud" prevista dal PRMTL della Regione, necessaria per moltiplicare i collegamenti di Ostia e dell'EUR con Pomezia, il litorale sud, Civitavecchia, Fiumicino Aeroporto e viceversa;
- **Acilia Sud** (da non confondere con l'attuale, qui rinominata in "Dragona") è un ulteriore servizio verso la zona meridionale di Acilia, comune esteso cui risulta comoda una fermata ulteriore;
- **Stagni di Ostia**, a servizio dell'omonimo agglomerato;
- **Romagnoli**, parcheggio di scambio e accesso al più grande multisala della zona, e possibile nuovo accesso per Ostia Antica da sud;
- **Villaggio dei Pescatori**, per servire il piccolo nucleo storico, meta di visitatori, un centro sportivo e un piccolo nucleo residenziale.

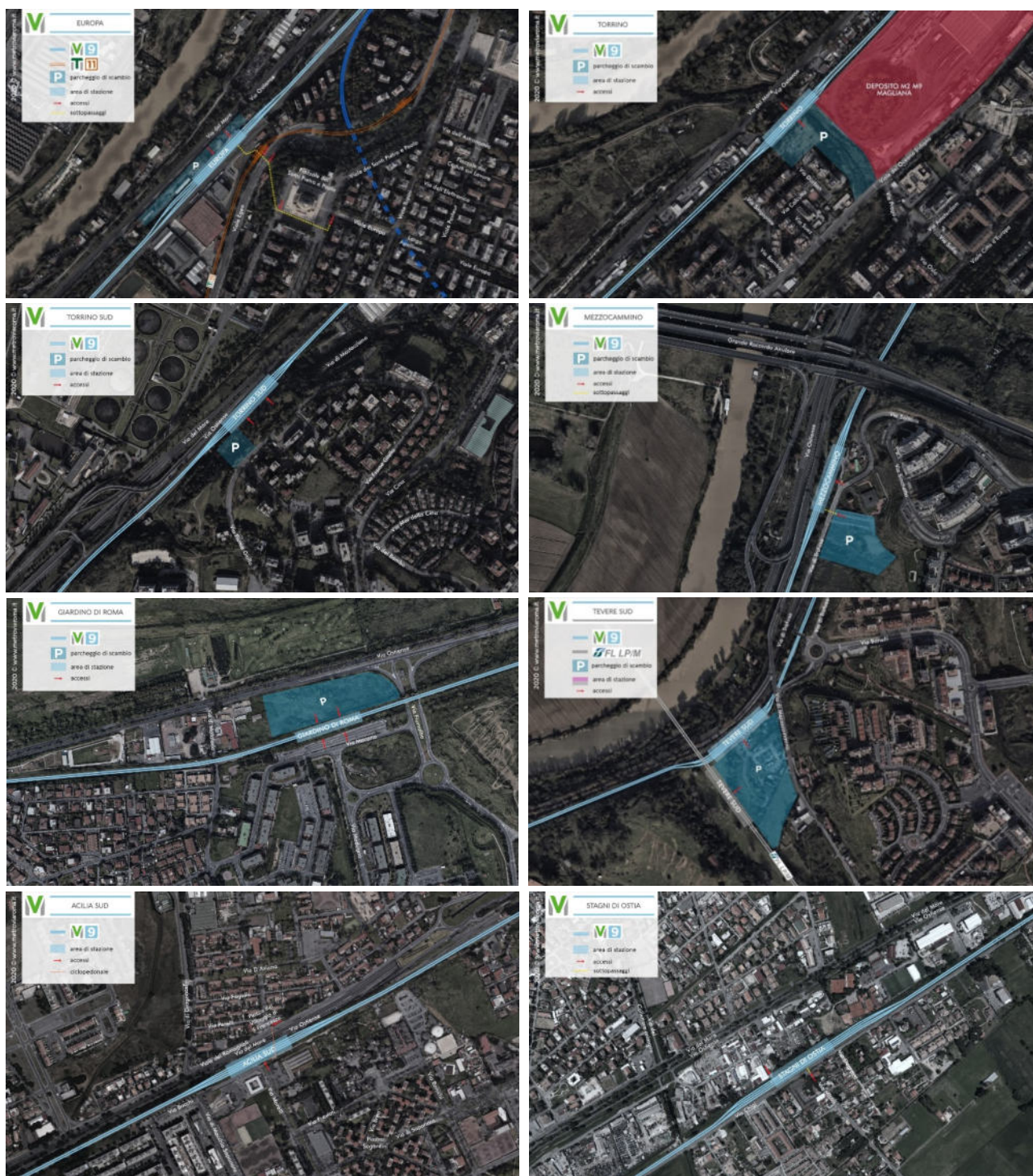


Fig. 06 - Alcune delle nuove fermate sul percorso Piramide Ostiense-Ostia.

Si tratta di treni frequenti (mediamente 4 minuti), che fanno carico “pescando” in tutti gli agglomerati densi e i punti di interesse del percorso. Con tempi di percorrenza, naturalmente, più lunghi.

Il treno Express per andare veloci

Per questo l'altra esigenza è comprimere i tempi di percorrenza, fare presto.

Aumentando la capillarità del servizio si crea anche l'**occasione per effettuare un servizio Express**. Infatti, realizzando **le nuove fermate non a due, ma a quattro binari**, avremo creato una serie di **punti di sorpasso**. Dei quattro binari della stazione, i due esterni avranno le banchine per la fermata della linea “capillare” (la

M9). I due centrali, di precedenza, invece saranno **privi di banchina e quindi passanti**, per consentire il transito senza ostacoli al treno veloce (M9 Express), che potrà così eventualmente sorpassare la M9 che effettua fermata.



Fig. 07 – Le poche fermate del servizio veloce M9 Express.

I treni capillari M9, con frequenza media a 4 minuti (4 treni ogni 3 minuti, più uno slot libero per il treno veloce), sono intervallati ogni 12 minuti da un treno **M9 Express**, che farà solo **poche soste che coprono Roma, Acilia e Ostia**: il capolinea di Porta San Paolo (rinominato nel sistema come un unico polo, Ostiense), Basilica San Paolo, EUR Magliana, Tevere Sud per lo scambio con la nuova gronda, Acilia, Ostia Nord e Ostia Centro, dove esiste il binario per fare capolinea e invertire i treni (Fig. 07).

Tale servizio ha una **doppia efficacia**.

Da un lato offre un **più rapido collegamento diretto** tra Roma, Acilia e Ostia, riducendo i tempi sia rispetto al servizio attuale, ma soprattutto rispetto al nuovo servizio più capillare, rallentato dalle numerose fermate aggiuntive.

Dall'altro ha una funzione di **acceleratore del servizio "lento"**. Grazie alle fermate intermedie, infatti, il treno Express offre un'alternativa ai viaggiatori del treno lento: restare sulla M9 fino a destinazione, oppure utilizzare ad esempio la fermata di Acilia come occasione per velocizzare la seconda parte del viaggio, cambiando treno e arrivando direttamente e più rapidamente alle destinazioni di Roma o di Ostia.

Analogo discorso per Ostia Centro. Si può scegliere di prendere da Ostiense l'Express per arrivare presto a Ostia e di proseguire poi con M9 per le fermate successive, o viceversa.

IL COLLEGAMENTO CON FIUMICINO

I limiti del PUMS

Il PUMS metropolitano prevede per la linea E una duplice destinazione: Ostia e aeroporto di Fiumicino, con uno sfiocco dei binari all'altezza di Dragona (dopo la fermata Acilia Sud).



Fig. 08 – Stralcio del PUMS che mostra lo sfiocco della linea E.

Riteniamo che tale scelta non sia ottimale per questi importanti motivi.

1) **Penalizza il servizio per Ostia.** Uno dei maggiori scopi della linea E è quello di rendere le frequenze della metro adeguate ad una domanda di collegamento forte con Ostia, che può interessare ben più dei 100.000 utenti che aveva. Sdoppiare la destinazione finale significa tornare a una riduzione delle frequenze.

2) **Non serve bene l'aeroporto.** Per raggiungere il nuovo Terminal Est previsto dall'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, occorrerà una navetta di collegamento, perché l'area della logistica si frappone al punto d'arrivo della linea, rendendo impossibile collegarla direttamente al terminal, distante circa 1 km dal capolinea, con una rottura di carico problematica per passeggeri carichi di bagagli.

Peraltro, anche per i tanti lavoratori aeroportuali residenti ad Ostia lo "sfiocco" mal risponde alla loro esigenza di mobilità: lo sfiocco infatti è previsto dalla direzione da Roma a Ostia. I residenti di Ostia dovranno scendere e cambiare ad Acilia per andare in aeroporto, soluzione subottimale.

3) **È costosa.** Occorre realizzare ex novo, dallo sfiocco all'aeroporto, 6 chilometri di nuovi binari, comprensivi di un ponte sul Tevere, che incide sui costi e richiederà valutazioni di impatto ambientale non semplici da superare.

4) Infine, la cosa più importante: **non è un servizio comodo per il bacino dell'EUR**, che è quello che maggiormente dovrebbe beneficiare del servizio (da Ostiense esiste già la FL1). La fermata più vicina è EUR Magliana, che dista circa 400 metri dagli uffici più vicini, mentre i punti baricentrici della vasta area terziaria (piazzale delle Nazioni Unite e piazza Guglielmo Marconi) sono a circa 800 metri. Il Centro Congressi La Nuvola è a 1 km: da lì occorrono 200 metri fino alla Metro B e poi lo scambio a EUR Magliana. Considerata la vasta estensione dell'EUR, un servizio per l'aeroporto collocato ai margini e non vicino agli attrattori è molto poco fruibile.

In buona sostanza, **lo sfiocco previsto dal PUMS finisce per penalizzare il collegamento con Ostia**, dando vita a una **soluzione costosa che non offre un servizio soddisfacente per l'EUR** (la distanza di EUR Magliana dagli attrattori, la "rottura di carico" a Fiumicino per prendere la navetta).

Il sistema di Metrovia

Per capire quale sia l'alternativa possibile, occorre allargare lo sguardo al sistema di Metrovia.

Le previsioni di ADR indicano, per l'aeroporto, un raddoppio del traffico passeggeri, che renderà insufficiente il servizio della FL1 e renderà **necessario un servizio metropolitano**. Metrovia va proprio in questa direzione. Potenzia il servizio esistente per Fiumicino, **trasformando l'attuale FL1 nella metropolitana di superficie M4**: frequenze a 5 minuti, una capillarità raddoppiata e treni con molta più capienza, con allestimento e prestazioni da trasporto urbano di massa.

Tra le attuali fermate di Villa Bonelli e Magliana, fino a Fiumicino Aeroporto è possibile **l'inserimento di nuove fermate a quattro binari**, che consentirebbe di avere la coppia di binari centrali esistenti di solo transito e quelli laterali con le banchine per la fermata. Metrovia ne prevede **6 aggiuntive** (18 nuove in totale) che potrebbero svolgere un ruolo importante per la **captazione di nuova utenza** (Fig. 09).

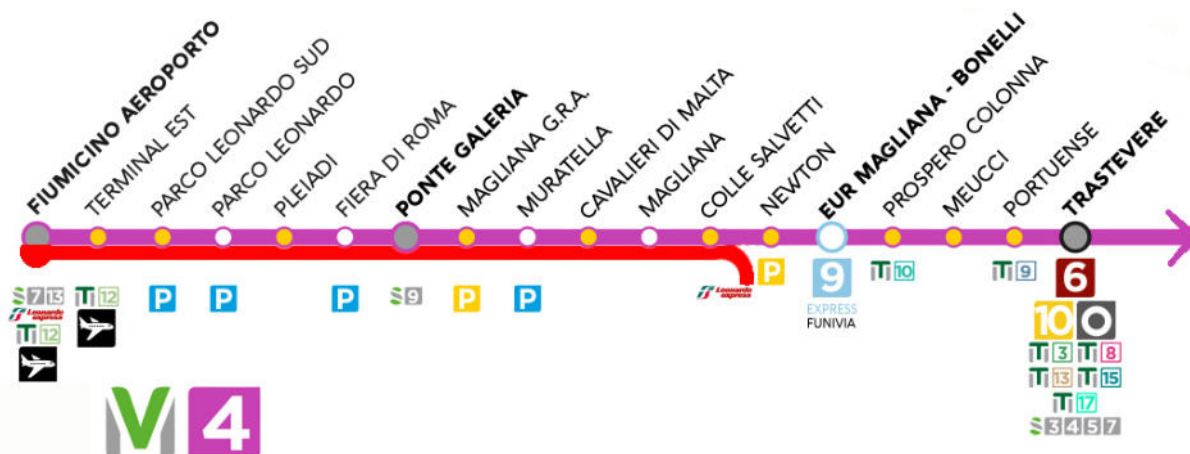


Fig. 09 – Uno stralcio dello schema lineare della linea M4 di Metrovia, nella tratta per Fiumicino

Questo nuovo schema, oltre ad aumentare la capillarità (in ottica M4), con un adeguato modello di esercizio consentirebbe di espletare due diversi servizi: uno con le soste (fermate sui binari laterali) e uno diretto, che sfrutta i binari centrali (di precedenza).

Ecco che allora diventa possibile immaginare un nuovo servizio per l'Aeroporto che dal cuore dell'EUR abbia un primo tratto ipogeo con capolinea all'altezza di via Cristoforo Colombo-viale Europa, che si estende per 2,3 km e che riemerge dopo il superamento del Tevere, per agganciarsi "a salto di montone" alla linea ferroviaria diretta a Fiumicino proseguendo quindi su un tracciato già disponibile, fino all'arrivo (Fig. 10). Le pendenze sono compatibili con i convogli passeggeri in uso, per un passaggio sotto il Tevere a profondità di circa 30m.

A **costi leggermente inferiori** rispetto allo sfiocco della Roma Lido previsto dal PUMS, tale servizio ha diversi vantaggi:

- **evita di dimezzare le frequenze per Ostia.**
- **non presenta rotture di carico** per raggiungere il terminal principale (mentre la diramazione della Roma Lido richiede un people mover aggiuntivo).
- **collega molto meglio l'EUR con l'aeroporto**, perché ubicato nel cuore del centro direzionale.

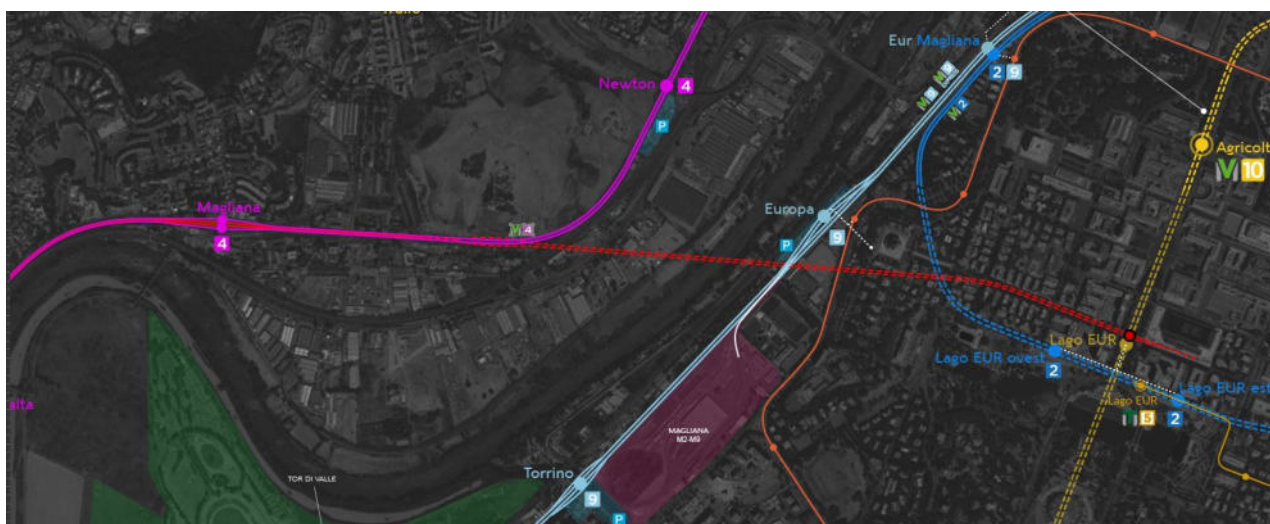


Fig. 10 – La partenza della linea EUR-Aeroporto (in rosso) e l’innesto sulla M4 (in viola)

Si potrebbe pensare a uno specifico Leonardo Express EUR-Fiumicino Aeroporto di FS, o a un servizio gestito da terzi, esercito con convogli come gli attuali. Certamente questa rappresenta una **soluzione ottimale per collegare la zona terziaria più importante di Roma con la grande aviostazione.**

Collegare Fiumicino città

Abbiamo visto come Fiumicino città sia un centro che manchi di collegamenti con Roma, con Ostia e con il proprio aeroporto.

M4 e Roma Lido offrono una parziale risposta a questa carenza, ma serve di più. **Occorre un tram che connetta i principali attrattori** (Ostia, il nuovo terminal crocieristico previsto, l’aeroporto, le metropolitane per Roma) **senza dimenticare il centro abitato di Fiumicino.**

Il progetto di tranvia previsto nel PUMS, seppur colleghi gli attrattori, non risponde a quest’ultima esigenza perché rimane sempre molto periferico rispetto all’abitato di Fiumicino e Isola Sacra.

Con alcune modifiche del tracciato, questa carenza può essere facilmente risolta.

Viene da sé che il combinato tra M9/M9 Express, M4 e T12 (la tranvia Ostia-Fiumicino) crea un triangolo del ferro per il trasporto di massa, che risponde ad ogni esigenza (di turisti, viaggiatori, pendolari, cittadini, lavoratori aeroportuali) favorendo la piena e veloce interdipendenza tra i vicini centri urbani.

L’OCCASIONE TURISTICO-CULTURALE

L’Archeoboat

Questo tris di servizi su ferro è anche la preconditione per sfruttare al meglio i beni archeologici e naturalistici della zona di Ostia e Fiumicino, con nuove interessanti modalità di fruizione.

Diventa cioè possibile attivare una nuova offerta culturale utile sia per il turismo portuale e crocieristico che interesserà Fiumicino, sia per tutta la zona di Roma e non solo.

Con la fermata del T12 a Lago di Traiano, la presenza della M4 e l’attuale fermata Ostia Antica di M9, è **possibile connettere il nodo di Ostiense** a due linee metropolitane che conducono a siti archeologici

differenti: **l'antico porto romano di forma esagonale**, inserito in un pregevole contesto ambientalistico; **gli scavi di Ostia Antica**.

Un **battello di connessione** tra i due siti (Archeoboat) è esistito. Ma il servizio, nell'ottica di Metrovia, può rilanciarlo e renderlo molto più attrattivo per i romani e i turisti che soggiornano nella capitale. Offre infatti l'occasione di una gita archeologica che da Ostiense conduca a Ostia Antica con la M9; preveda un trasbordo in barca sul fiume fino al Porto di Traiano, prosegua la visita del sito e riconduca a Ostiense con T12 ed M4. O viceversa (Fig. 11-12).

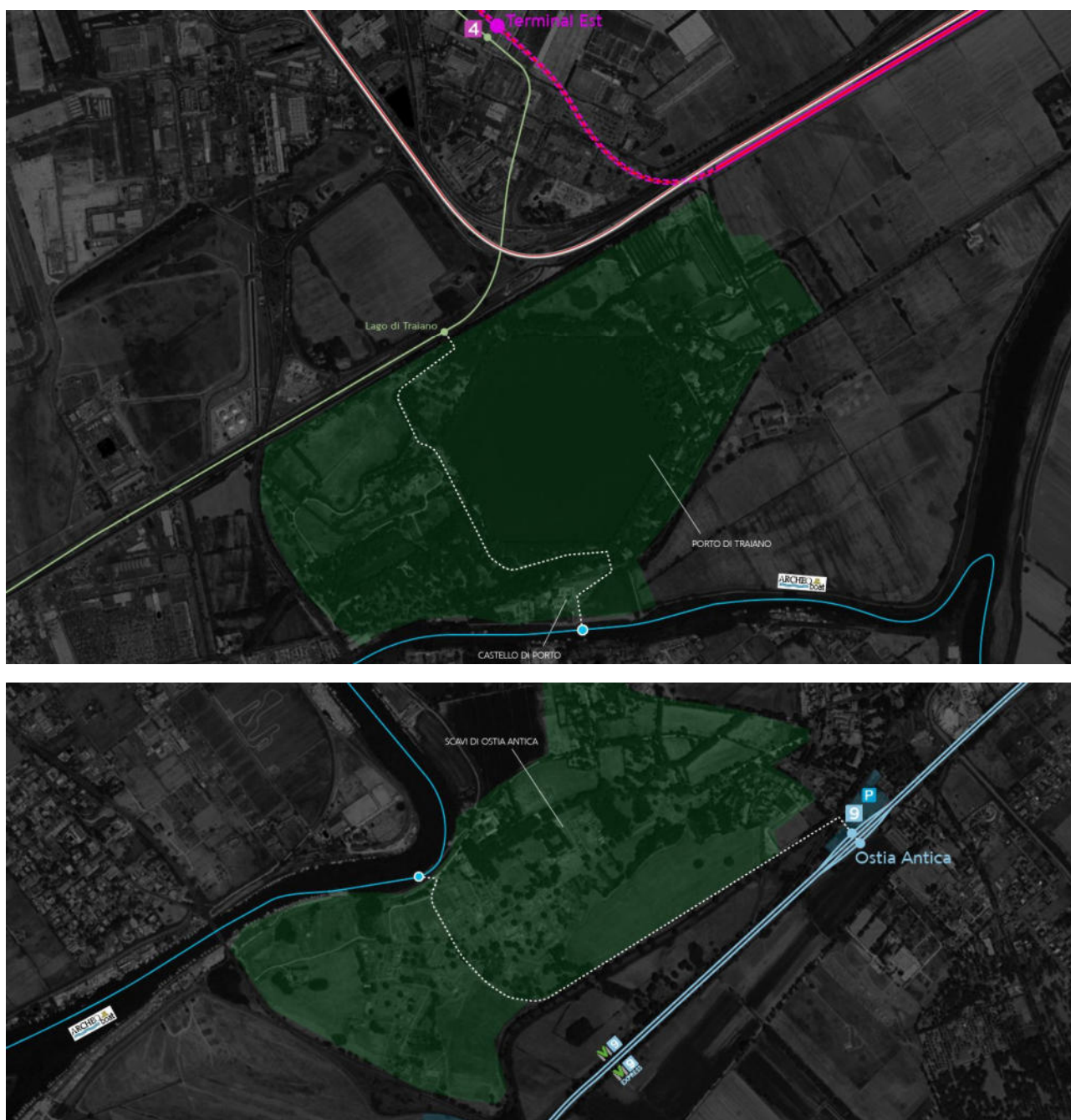


Fig. 11-12 – La connessione via acqua e via ferro dei due siti archeologici.

L'Archeoboat inoltre, facendo il giro delle foci del Tevere con un percorso ad anello, potrebbe servire il porto turistico, il cruise terminal e condurre a questa escursione una porzione di crocieristi, che avrebbero quindi una gita da fare in giornata di grande interesse, trattenendo una parte del flusso turistico nelle località di Ostia e Fiumicino, in alternativa a Roma (Fig. 13).

Un'innovazione nella fruizione dei siti che potrebbe conferire un grado di attrazione pari a quello di altri famosi siti archeologici, aggiungendovi l'esperienza della gita in barca e l'escursione naturalistica nell'antico porto.



Fig. 13 – Il T12 e il percorso circolare dell'Archeoboat.

CONCLUSIONI

L'efficacia delle connessioni di Roma con i suoi satelliti "turistici" è di fondamentale importanza, perché investe il pendolarismo, la fruizione del patrimonio culturale, delle attività balneari, del flusso dei visitatori, dell'accesso ai terminali di viaggio. Altrettanto importante, per lo sviluppo delle economie locali, è favorire la connessione rapida e funzionale tra Ostia e Fiumicino, che includa quanto più possibile gli abitanti, oltre che gli attrattori.

Lo scenario del PUMS non appare sufficiente per dare le risposte che servono. Se vogliamo guardare a un futuro ricco di prospettive, bisogna occuparsi di tutti i problemi che tale soluzione lascia irrisolti e delle grandi opportunità che non vengono colte.

Abbiamo offerto una proposta possibile, ma più ancora della proposta specifica è **importante che si rimetta mano al piano per attuare quelle migliorie che paiono davvero indispensabili** e che interessano lo sviluppo di tutta l'area metropolitana.