



I QUADERNI DI METROVIA



**METRO D.
PROPOSTE PER IL NUOVO PROGETTO**

Il progetto della Metro D è in corso di revisione da parte dell'amministrazione.

Approfittiamo di una recente diffusione dello stato dell'arte, che ha reso noti i primi orientamenti, per avanzare la nostra analisi e i nostri suggerimenti migliorativi.

Essi nascono da un ragionamento ad ampio spettro che rivede anche qualche opzione prevista dal piano di Metrovia 2024, alla luce delle scelte operative che si stanno via via consolidando.

Come giusto che sia, per una pianificazione di lungo respiro che ha bisogno di continui aggiornamenti, revisioni progettuali e manutenzioni.

Similmente, la Metro D può essere anche il punto di partenza su cui impennare una più ampia riflessione sul PUMS, di cui offriamo un primo accenno, invitando ad aprire una fase di monitoraggio del piano, passibile di modifiche e integrazioni migliorative.

Roma, 17 febbraio 2025

Il gruppo di Metrovia

**Paolo Arsena, 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
OBIETTIVI DELLA METRO D	pag. 5
Il quadro d'insieme	pag. 5
Il tracciato previsto	pag. 6
Una metro leggera	pag. 7
Tre fasi funzionali	pag. 9
LE PROPOSTE PER LA PROJECT REVIEW	pag. 9
Tratta nord: Nomentana GRA - Nimorense	pag. 9
Tratta centrale: Nimorense - Fermi	pag. 13
Tratta sud: Fermi - Vigna Murata	pag. 16
Il tracciato completo di Metro D (M10)	pag. 21
CONCLUSIONI	pag. 21

SINTESI DELLA PROPOSTA

La project review di Roma Metropolitane (ancora in corso) offre al momento alcuni elementi positivi e alcuni spunti di miglioramento possibile.

Nella tratta nord proponiamo di spostare il capolinea da Nomentana GRA a Casal Monastero, a beneficio di un ampio quadrante periferico.

Pur coscienti delle complesse implicazioni, invitiamo anche a considerare l'eventualità di uno sfiocco da Nemorense verso Flaminio, che moltiplicherebbe le connessioni, includendo anche i Parioli, migliorerebbe il servizio della Roma Nord e offrirebbe un ventaglio di possibilità per il quadrante nordest della città.

Nella tratta centrale mettiamo a confronto le varie soluzioni possibili nel tratto compreso tra Buenos Aires e Venezia. Le soluzioni ottimali passano per la fermata Porta Pinciana, connessa con Spagna, che facilita tracciati in grado di coprire tutti i principali attrattori. E poi prevediamo una breve deviazione del tracciato su via Giulia/piazza Trilussa e piazza Mastai.

La tratta sud è quella che proponiamo di ripensare integralmente, nell'ambito di una strategia a più ampio spettro, che investe i quadranti meridionali della città, e non solo.

Tre le linee guida da perseguire: ottimizzare il rendimento dei tracciati, assecondando le loro direttrici naturali; diramazioni alle estremità delle linee; previsione di una quinta linea ipogea nel piano della mobilità.

Metro D punta a sud, coprendo l'Eur e diramandosi in due bracci: uno che attraversa il Torrino, Mostacciano, Spinaceto e Tor de' Cenci; l'altro che si dirige al Laurentino 38, al GRA e a Fonte Laurentina.

L'estensione di Metro B, invece, prosegue a est dell'Eur, con una diramazione che raggiunge bene i quartieri abitati, altrimenti difficili da collegare.

La revisione di Metro D è un buon punto di partenza per un ripensamento del PUMS che inserisca, tra le modifiche e le integrazioni necessarie, una quinta linea ipogea, a completare la copertura del vasto territorio di Roma.

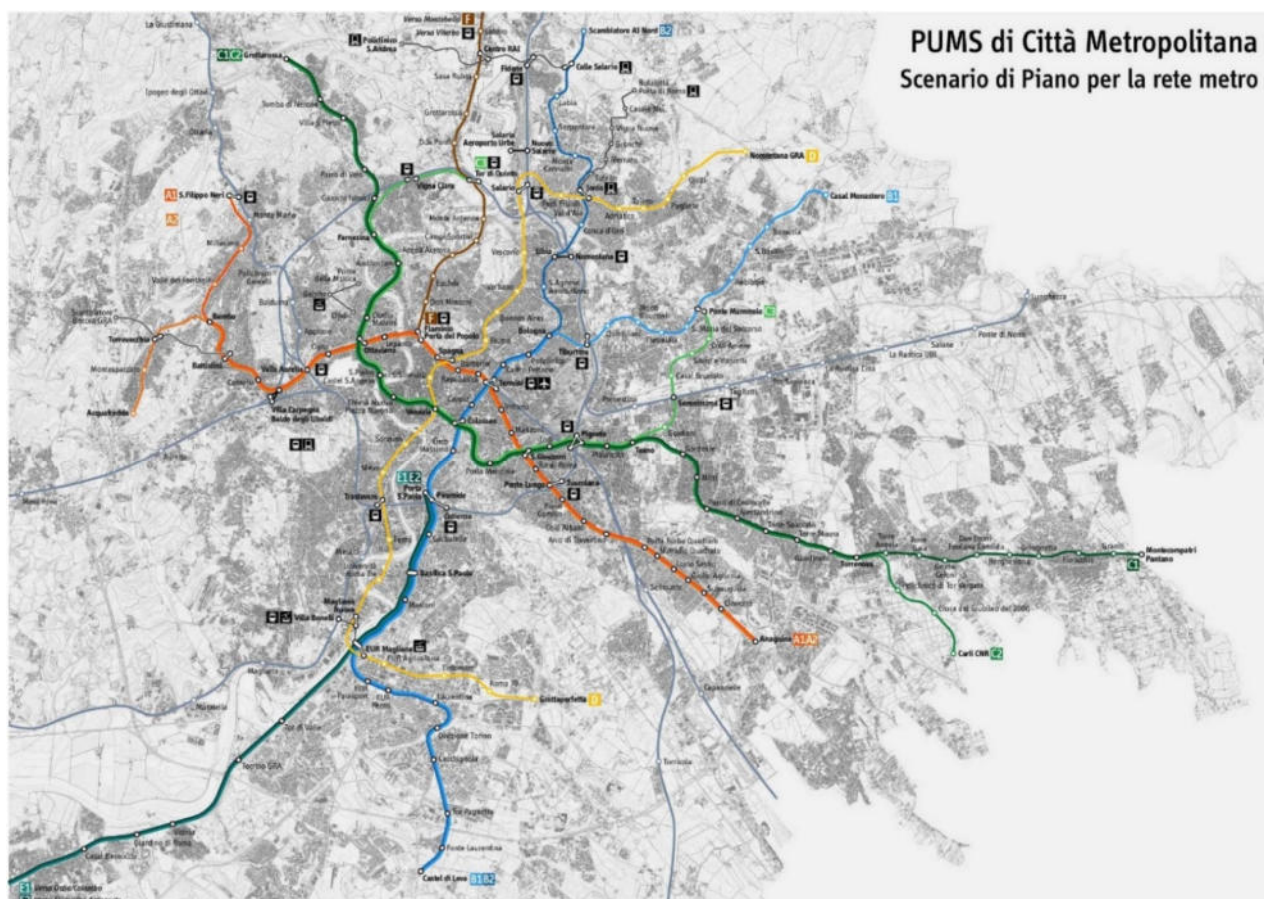


OBIETTIVI DELLA METRO D

Il quadro d'insieme

Per parlare della Metro D, occorre fare un cenno al quadro d'insieme.

Per lo scenario previsto dal PUMS, la Metro D (linea M10 nel progetto Metrovia) è la quarta metropolitana prevista, in uno schema che conta un totale di quattro linee ipogee più due ferrovie trasformate in metropolitane: la E (MetroMare) e la F (Roma Nord). Per questa tipologia di servizio, il piano urbano della mobilità di più non prevede.



Lo scenario di piano del PUMS per le metropolitane

Riteniamo che questo schema non basti a garantire una buona copertura della grande estensione di Roma, con agglomerati periferici densi sparsi sul territorio e non collegati.

E che esso ponga a Metro D (segnatamente nella parte sud) il limite di un tracciato teso a massimizzare la quantità della zone coperte, a scapito di una più funzionale razionalizzazione dei percorsi.

Invece il PUMS, in una prossima revisione integrata con proposte migliorative, può darsi l'ambizioso obiettivo di servire in modo soddisfacente, con le metropolitane, quanta più porzione di territorio possibile: sia attraverso le estensioni delle linee esistenti; sia con una quarta e anche una quinta linea ipogea; e sia, soprattutto, sfruttando la rete del nodo ferroviario.

Il progetto Metrovia propone infatti quattro metropolitane realizzabili in superficie, sulle infrastrutture esistenti. Servizi compatibili con l'esercizio di treni regionali e suburbani, nonché pensati in massima parte sulla base delle opere già previste da RFI.

È in questo ampio ventaglio di potenzialità che si può considerare il ruolo di Metro D, che acquista un'importanza maggiore per l'accresciuto numero di connessioni che può innescare.



Il piano delle metropolitane di Metrovia 2024.

Il tracciato previsto.

La linea D nasce con la funzione di attraversare il popoloso quadrante nord-est e di connetterlo al centro storico e all'EUR svolgendo, in quasi tutto il percorso, un ruolo complementare a quello di Metro B.

Nell'ultima versione ad oggi diffusa (ancora in fase di revisione da parte di Roma Metropolitana), Metro D percorre l'asse Ojetti-Jonio-Prati Fiscali, fa una deviazione a Nuovo Salario e ripiega verso Val d'Ala per poi servire i quartieri Salario-Trieste fino a Villa Borghese. Da qui a Barberini, Venezia e poi Trastevere. Nel tratto sud il percorso si dirige in zona Marconi e Portuense, per curvare ancora in direzione EUR Magliana e piazza dell'Agricoltura. Quindi si dirige ad est su via del Tintoretto e via di Grotta Perfetta, per concludere a Vigna Murata.



Il grafo della Metro D

A fronte di una direttrice diagonale che attraversa Roma da nordest a sudovest, la linea ha le sue debolezze nel versante sud: nel tentativo di pescare un po' ovunque, svara prima a sudovest e poi a sudest, come un velleitario "assopigliatutto", che finisce per lasciare scoperte porzioni importanti, su cui diventerà complicato intervenire efficacemente, cioè con la cosiddetta "rete di primo livello".



Il percorso della Metro D

Una metro leggera? Solo con l'automazione.

La linea D è considerata, nella sua conformazione originaria, **una metropolitana leggera**. Quindi con capacità limitata, essendo il bacino d'utenza giudicato inferiore a quello richiesto per una normale metropolitana.

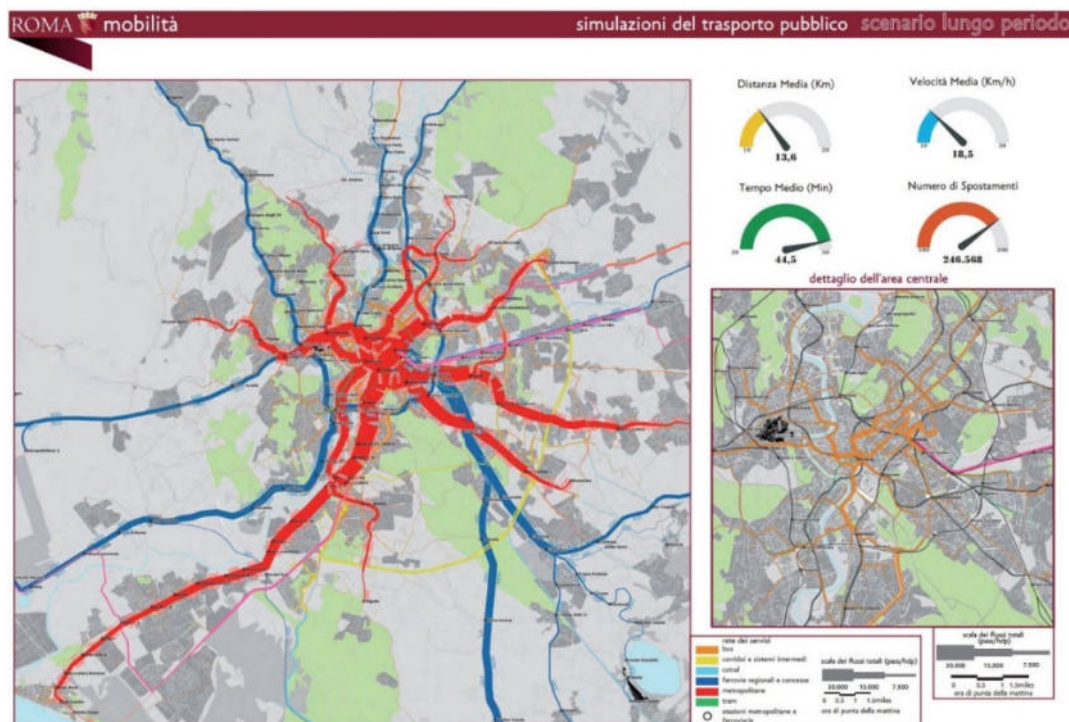
Questa valutazione ci lascia perplessi.

Tutti i luoghi attraversati da Metro D sono quartieri densamente abitati o centri di attrazione di primaria importanza. Sul quadrante nordest il tracciato incrocia zone popolate che interessano, direttamente o in modo più marginale, quartieri residenziali a densità media o medio-alta: Talenti, Montesacro, Conca d'Oro, Prati Fiscali, Nuovo Salario. Nella parte centrale penetra nel quartiere Trieste, creando l'alternativa veloce al traffico congestionato di via Salaria, fino a Villa Borghese. Poi il centro storico più gettonato dal turismo di massa (Spagna, Venezia, Trastevere), con nodi di scambio essenziali, che fanno rete con le altre metropolitane (A e C). Il quartiere ad alta edificazione di Marconi con l'università di Roma Tre e infine l'Eur, principale centro direzionale della città, con il polo terziario e residenziale di Vigna Murata.

Lo studio dei flussi attuali, stimato sugli orari di punta della mattina, sulla base dei telefoni cellulari, offre esiti numerici così esigui (minori perfino dei flussi previsti dalle analisi del 2013 per il lungo periodo) da far dubitare della reale necessità di costruire una costosa metropolitana su questa tratta.



Flussogrammi di trasporto pubblico per la rete di primo livello (PUMS Città Metropolitana)



Flussogrammi di trasporto pubblico per la rete di primo livello elaborati da Roma Mobilità nel 2013

Si tratta di un risultato che contrasta con la percezione delle esigenze, con l'oggettiva concentrazione di abitanti e di attrattori e con l'aspettativa delle persone. Piuttosto che fotografare l'esistente, occorre proiettare ogni ragionamento in prospettiva futura, nell'ottica di una sempre maggiore crescita dell'uso delle metropolitane, in una città via via più connessa ed efficiente. Più miglioriamo il sistema di trasporto pubblico, più spostiamo persone dal traffico privato al mezzo pubblico, più condizioniamo i numeri. Numeri

su cui peraltro possono incidere fortemente anche le politiche adottate dalle amministrazioni, una variabile del tutto imprevedibile.

Dunque, **se l'obiettivo è quello di avere treni a quattro carrozze** (invece che 6), capaci di 750 passeggeri e configurati come una metropolitana leggera, al fine di abbattere i costi con stazioni a **banchine corte**, occorre avere almeno la possibilità di frequenze quanto più serrate: essenziale sarà quindi **l'implemento di un segnalamento che consenta la piena automazione della linea, con frequenza a 90"**, che permetterebbe di arrivare fino a una capacità di 30.000 persone per ora per direzione (anche più della linea A!). Cosa che è compatibile solo con il sistema a guida automatica.

A fronte di un costo iniziale più alto di rotabili e impianti, si può risparmiare sulle opere (manufatti più piccoli) e sulle spese di personale (assenza di macchinisti).

Tre fasi funzionali

La linea D è ad oggi prevista dalla project review di Roma Metropolitane da realizzare in tre fasi funzionali. Si comincia a nord e a sud, offrendo un primo sbocco al servizio. Quindi si completa la parte centrale di congiunzione, la più complessa.

- La prima fase prevista, a nord, è NOMETANA GRA - NEMORENSE;
- la seconda fase, a sud, è FERMI - AGRICOLTURA;
- la terza è la parte centrale FERMI - NEMORENSE.

LE PROPOSTE PER LA PROJECT REVIEW

Abbiamo analizzato il tracciato della linea. In qualche caso, vi si riconosce il recepimento, volontario o meno, di alcune puntuali soluzioni offerte dalla M10 del progetto Metrovia. E questo è per noi motivo di apprezzamento.

Tuttavia riteniamo esistano alcune soluzioni integrabili o migliorative, rispetto allo stato revisionale di cui disponiamo. Dividiamo dunque la Metro D nei tre lotti funzionali previsti, analizzando ciascuno di essi in ottica propositiva, per suggerimenti che possano risultare di pubblica utilità.

Tratta nord: Nomentana GRA - Nemorensense.

La tratta nord è prevista dal GRA altezza di via Nomentana fino alla via Nemorensense, dove è possibile realizzare un capolinea con un terzo binario, che consentirà a linea completa di gestire anche delle limitate.



La tratta nord: il primo lotto funzionale attualmente previsto dalla project review.

Ci appare positiva la modifica del percorso che, nel vecchio progetto, si spingeva fino a Roma Smistamento (dove era posizionato il deposito, ora spostato a Ojetti come da PRG) e che ora serve esclusivamente nuclei abitati. La **deviazione verso via Vaglia** per comprendere l'abitato denso del quartiere (fermata Vaglia) è **utile**, sebbene comporti una forzatura del tracciato lineare, con aumento di spesa e dei tempi di percorrenza.

Sottolineiamo con molto favore inoltre l'**inserimento del nodo di scambio di Val d'Ala**, da noi ribattezzata "Valli" per l'adiacente Parco, che è a servizio di un'area densamente abitata. Tale nodo può diventare una **fondamentale porta della città a nord, punto strategico per la mobilità futura**: questo primo collegamento tra la linea D e la ferrovia per l'aeroporto si potrà infatti trasformare in un crocevia ricco di servizi urbani, come dimostra lo sviluppo studiato dal progetto Metrovia, con l'inserimento della Circle Line (MO) e di una metropolitana di superficie (M4) sull'attuale sistema ferroviario. Il nodo "Valli Africano", collegato a una nuova fermata sul versante di viale Somalia con un ponte ciclopedonale.



Il nodo Valli Africano del progetto Metrovia, corrispondente al nodo Val d'Ala. La metro D è la linea M10.

A questa tratta proponiamo però **due importanti aggiunte progettuali** che illustriamo di seguito.

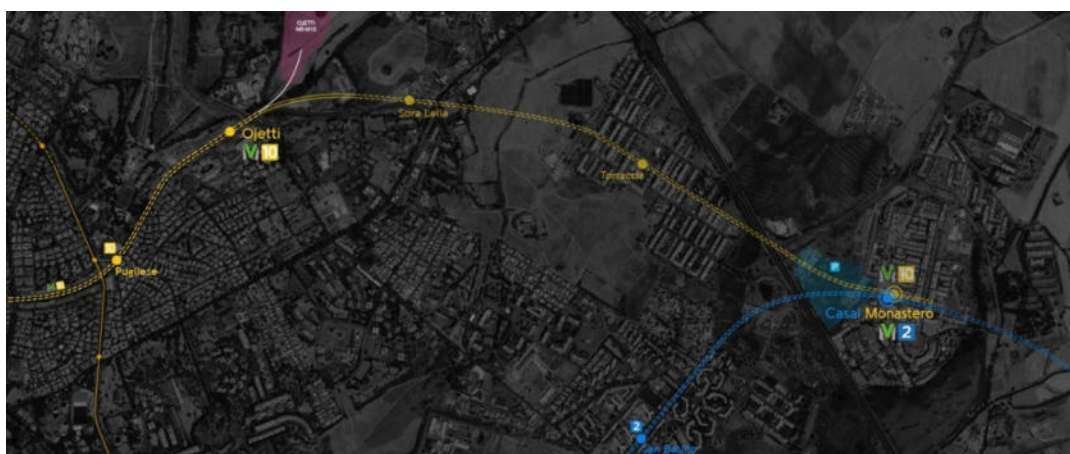
CAPOLINEA A CASAL MONASTERO

L'attuale posizionamento del capolinea in prossimità del GRA, all'altezza di via Nomentana, appare poco proficuo: oltre a un parcheggio di scambio con il raccordo anulare, non possiede altra funzione, essendo la zona priva di veri attrattori. Inoltre la Nomentana in questo tratto è già saturata del traffico di attraversamento e difficilmente ampliabile: cosa diventerebbe inserendovi anche l'attrattore del parcheggio di scambio?

Poco distante esiste invece il **quartiere denso di Torraccia**, un punto slabbrato e isolato della città, che trarrebbe molta utilità da un collegamento veloce su ferro. E poco oltre ancora, **Casal Monastero, punto di snodo con Metro B e dotata di un ampio parcheggio di scambio col GRA.**

La proposta è dunque quella di **spingere il capolinea proprio a Casal Monastero.**

Una simile operazione avrebbe il vantaggio di servire bene queste periferie, offrendo anche una **doppia opzione di spostamento** in parti diverse della città. Rara occasione per dotare un margine urbano oggi sprovvisto di collegamenti, di un'attenzione e di un trattamento comparabili alle zone più centrali.



Il prolungamento del capolinea della Metro D (M10) a Casal Monastero.

L'eventuale estensione della B a Setteville-Settecamini (recentemente presa in considerazione dall'amministrazione sulla base di un nostro progetto caldeggiato dai comitati di quartiere) beneficerebbe dunque anche di questo importante scambio: una duplice offerta di trasporto ad un vasto segmento di periferia, che va a raccogliere il traffico all'origine e/o destinazione ultima degli spostamenti. Inoltre, in base ai flussi attesi, si potrebbe pensare di prolungare verso il Tecnopolo proprio la linea D (invece che la B), in quanto metro leggera e quindi meno costosa.



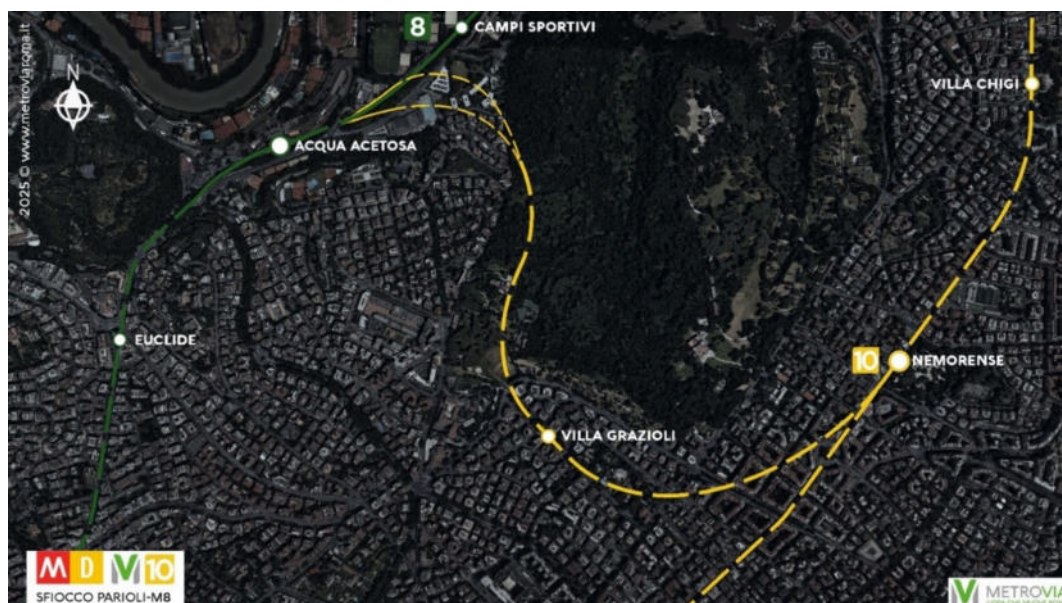
Prolungamento di Metro D (M10) a Setteville e Metro B a Casal Monastero.

DIRAMAZIONE DA NEMORENSE A FLAMINIO

Il primo lotto funzionale prevede come terminale Nemorense, dove lo spazio aperto del Parco Virgiliano è ottimale per estrarre la testa di fresa a chiusura del primo ciclo di lavori e per reinserirla quando si procederà con il completamento dell'opera. Si tratta però di una destinazione che si interrompe senza offrire collegamenti col ferro.

Pur consci delle difficoltà legate alla diversa gestione delle linee e al vincolo sulla scelta dei rotabili, vogliamo sottolineare la grande opportunità di **diramare la linea in direzione della Roma Nord**, realizzando la fermata Villa Grazioli nel quartiere Parioli, per poi **innestarsi sulla ferrovia e collegarsi a Flaminio**.

La **fermata Villa Grazioli** può essere realizzata nel lungo square centrale a verde dell'omonimo viale.



La deviazione da Nemorense ad Acqua Acetosa che si congiunge con la Metro F.

Invitiamo ad un'attenta riflessione su questa possibile biforcazione che, a fronte di un tratto aggiuntivo di 2,7 km., offre molti vantaggi, anche e soprattutto in ottica generale di sistema.

- 1) Consente di dare uno **sbocco alla fase 1** (eventualmente inserendo una fase funzionale 1bis), agganciando la rete del ferro, giungendo a scambiare a Flaminio con la A.
- 2) Offre al **quadrante nordest di Roma** una doppia destinazione, vantaggiosa anche alla luce della soluzione che proponiamo per la tratta centrale: oltre a quella prevista con la tratta fondamentale di Metro D, viene **collegata a piazzale Flaminio**, passando per il **quartiere Parioli** e per **Valle Giulia** (fermata Don Minzoni prevista dal PUMS sulla Metro F).
- 3) **Favorisce una perfetta distribuzione delle corse sulla ferrovia nord**: frequenza piena sulla tratta del centro Flaminio – Acqua Acetosa; media sulla tratta Acqua Acetosa – Casal Monastero (che serve i quartieri più popolati); più bassa sulla tratta Acqua Acetosa – Montebello (assai meno popolata). Frequenza inoltre intramezzabile, ogni mezz'ora, dal passaggio del treno suburbano/regionale da Sacrofano/Viterbo.

Tale distribuzione non inficia la frequenza della **Metro D** una volta completata, che grazie al mantenimento del capolinea di Nemorense, può fare **corse limitate Nemorense-tratta sud**, che compensano quelle dirette a Flaminio.

Comprendendo che tale ipotesi implichi un accordo con la Regione Lazio, con eventuale dilazione dei suoi tempi di concretizzazione, si potrebbe suggerire la predisposizione di uno sfiocco a Nemorense, al fine di non pregiudicarla per il futuro. Inteso che l'intera infrastruttura e il materiale rotabile andrebbero però previsti sin da subito analoghi a quelli della Metro F, implementando anche l'ERTMS HD. E tale opzione richiederebbe **rotabili** alimentati a 3kV (o con doppia alimentazione) e **compatibili con il segnalamento ERTMS HD** della Roma Nord, con una possibilità di frequenza massima non più a 90", ma a 150". La capacità massima della linea scenderebbe così a 18.000 passeggeri per direzione. Decisamente minore rispetto alle potenzialità offerte dalla guida automatica, ma comunque ben superiore alle previsioni dei flussogrammi.

Tratta centrale: Nemorense-Fermi.

La tratta centrale è prevista da via Nemorense a piazza Enrico Fermi, zona Portuense.



La tratta centrale: il terzo lotto funzionale attualmente previsto dalla project review.

TRATTA BUENOS AIRES-VENEZIA

Il principale nodo da sciogliere riguarda la porzione compresa fra Buenos Aires e Venezia, che mette in gioco diversi attrattori possibili, nonché il **punto di scambio con Metro A**.

La **domanda principale** è: **passare o no per piazza Fiume?** È un punto di richiamo forte, pregno di abitanti e soprattutto di addetti, in considerazione dei molti uffici e studi professionali presenti nella zona.

Fiume è compatibile con entrambe le opzioni di scambio con metro A ad oggi sul tavolo: **Barberini e Spagna**. Però **Spagna** (con uscita a piazza Mignanelli) è **complicata** da fattori geologico-orografici ed anche economici, necessitando dell'occupazione decennale dei terreni privati di ville storiche presenti in prossimità di Trinità dei Monti, con il possibile gravame futuro delle servitù di passaggio. **Barberini invece comporta** l'automatica **rinuncia alla fermata di San Silvestro**, non recuperabile nel percorso a causa dei raggi di curvatura consentiti.

Fiume inoltre è un cantiere complesso, che non può certo contare sul grande invaso della piazza, perché attraversata in sotterranea dalla strada a scorrimento del Muro Torto, e deve realizzarsi a ridosso del tessuto abitato, sotto la parte iniziale di via Nizza, con tutte le inconvenienze del caso.

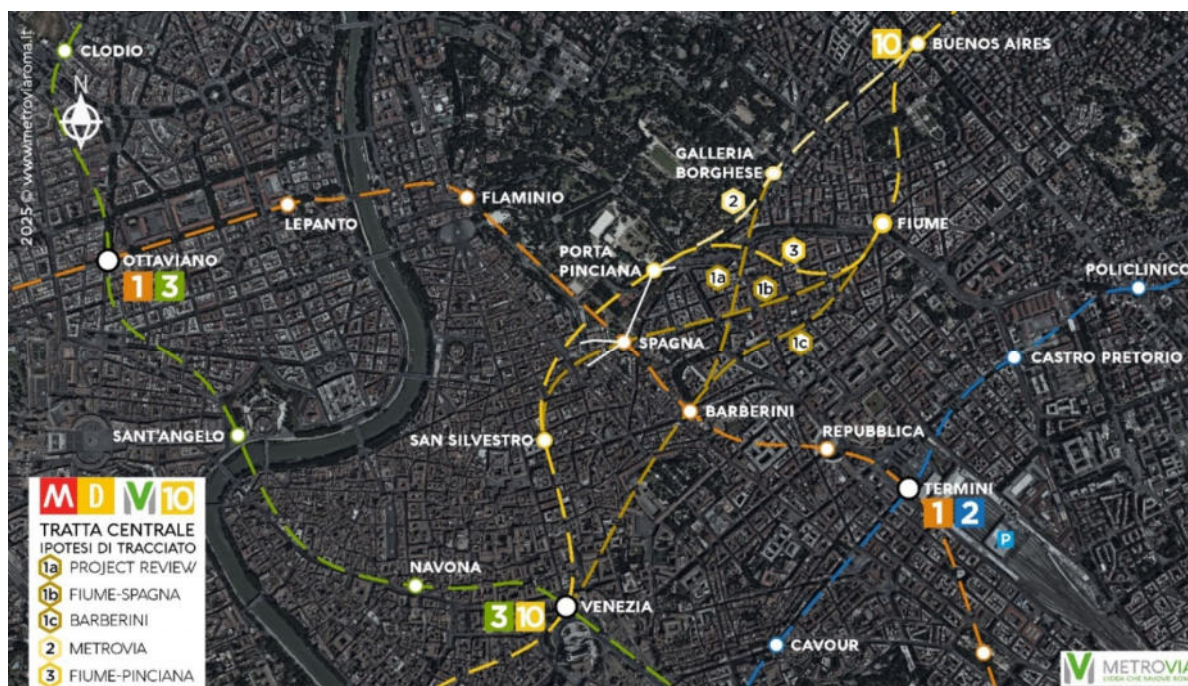
L'alternativa (individuata anche nel piano di Metrovia) è il passaggio a **Galleria Borghese**, che **può diventare un ottimo compromesso** per recuperare molti handicap.

La **soluzione ad oggi individuata** dalla project review passa appunto per Galleria Borghese, ma resta un ibrido che finisce per scontentare tutti perché, optando per lo scambio a Barberini, **salta sia Fiume che San Silvestro**, senza compensare adeguatamente gli attrattori perduti.

La **nostra proposta** per la M10 propone di **accoppiare a Galleria Borghese il collegamento con Metro A a Porta Pinciana**: una fermata **polivalente**, che serve via Veneto e Villa Borghese ed è collegata con Spagna attraverso l'attuale percorso ettometrico e pedonale, che può essere ristrutturato e reso più rapido. Inoltre la direzione dei binari colloca la stazione in un punto marginale rispetto al parcheggio, che ne potrebbe evitare anche la minima amputazione. Infine, la localizzazione nel parco la rende di facile esecuzione e di impatto assai contenuto.

Dal confronto di queste opzioni emerge inoltre un nuovo **tracciato che media i punti di forza** di ciascuno: passare da **Fiume**; con la fermata **Porta Pinciana** collegarsi alla A a Spagna servendo via Veneto e villa Borghese; e infine coprire il centro storico con la nuova fermata di **San Silvestro**.

Lo schema riportato riassume tutte le proposte emerse o possibili.



La tratta centrale: il terzo lotto funzionale attualmente previsto dalla project review.

1a è il tracciato proposto dalla project review, che passa per Galleria Borghese e Barberini, mancando sia Fiume che San Silvestro.

1b è il tracciato storico, che tocca tutti i principali attrattori (Fiume, Spagna e San Silvestro) ma è vanificato dall'impossibilità/difficoltà di realizzare la fermata a piazza Mignanelli (Spagna).

1c è il tracciato alternativo a 1a (passa per Fiume invece di Galleria Borghese), ma va a Barberini, saltando San Silvestro.

2 è il tracciato proposto da Metrovia, che sceglie Galleria Borghese invece di Fiume, ma riprende lo scambio con Metro A a Spagna, attraverso il nodo di Porta Pinciana (a copertura di via Veneto) e recupera la fermata del centro storico di San Silvestro.

3 è il tracciato ottimale, con Fiume, Porta Pinciana (Spagna) e San Silvestro.

Come si osserva, sarebbero da scartare le ipotesi 1, mentre la **proposta 2** è quella che **riesce a tenere insieme un po' tutto, rimanendo anche di più agevole esecuzione**. Conserva infatti la fermata nel centro storico di San Silvestro e compensa l'assenza di Fiume con due fermate utili: Galleria Borghese (attrattore importante per il turismo e non solo) e Porta Pinciana (a copertura di via Veneto e ulteriore accesso a Villa Borghese). Quest'ultima è anche lo scambio con Metro A a Spagna, attraverso il collegamento ettometrico. Inoltre si tratta di una soluzione lineare e semplice da realizzare: apre i due cantieri di Galleria Borghese e Porta Pinciana ai bordi del parco, senza impatti su traffico e abitato. Anche il parcheggio del Galoppatoio, con l'orientamento individuato, viene di fatto evitato dal tracciato e dallo scatolare di stazione.

Il tutto fermo restando che **la scelta 3** (Fiume, accoppiata con Porta Pinciana e passante per San Silvestro) qualora fosse ritenuta sufficientemente praticabile, **resta la soluzione ideale**.

MASTAI VS GIULIA TRILUSSA E SAN COSIMATO

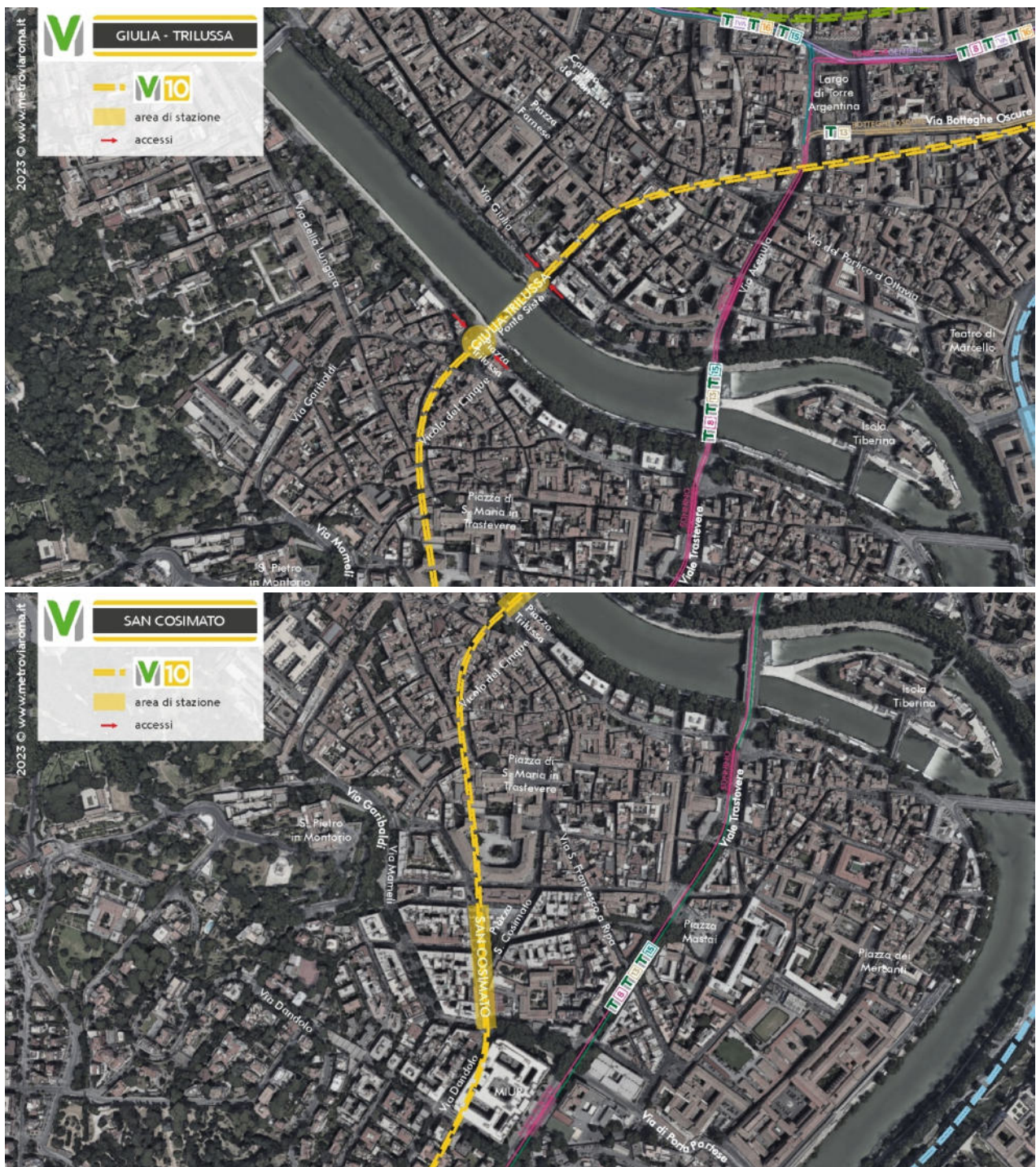
Nella tratta centrale, tra Venezia e Fermi, la **Metro D** ricalca il **percorso tranviario per oltre 4 km**. Si tratta di una funzione per certi aspetti complementare, giacché i due servizi assolvono a funzioni diverse: i tram (peraltro con linee diverse lungo la tratta) aggiungono maggiore capillarità, la metro serve in modo veloce e diretto. Però si sconta il limite di ricalcare col ferro una zona già coperta da un mezzo piuttosto efficace, senza interessare nuove porzioni di territorio.

È per questo che riteniamo utile fare una **deviazione importante del percorso quando si attraversa il Tevere**. Invece di procedere subito sotto viale Trastevere con la stazione a piazza Mastai, il tragitto della linea D può prevedere una curva più larga su Trastevere, interessando nuovi importanti attrattori **con due fermate**: Giulia-Trilussa e San Cosimato.

Giulia-Trilussa direziona la metro all’imbocco del bellissimo asse rinascimentale di via Giulia su un lato del fiume e sulla frequentatissima piazza Trilussa sul versante opposto.

La fermata è sotto il Tevere, con accessi alle estremità, utili ad attrarre il bacino dell’ansa barocca e quello di Trastevere.

San Cosimato invece, nell’omonima piazza, serve bene il rione Trastevere, il ministero della Pubblica Istruzione e l’ospedale San Gallicano. E scambia facilmente con le tranvie di viale Trastevere.



La fermata Giulia-Trilussa e la fermata San Cosimato

Tratta sud: Fermi – Vigna Murata.

La tratta sud è la seconda fase funzionale prevista, e va da Fermi a Vigna Murata.

Il tracciato previsto per Metro D passa da sud ovest a sudest con un andamento sinuoso che risponde all'obiettivo di fare centro con un colpo solo, per prendere quanti più obiettivi possibili. Col risultato di mancare molti bersagli.



La tratta sud: il secondo lotto funzionale attualmente previsto dalla project review. seguire

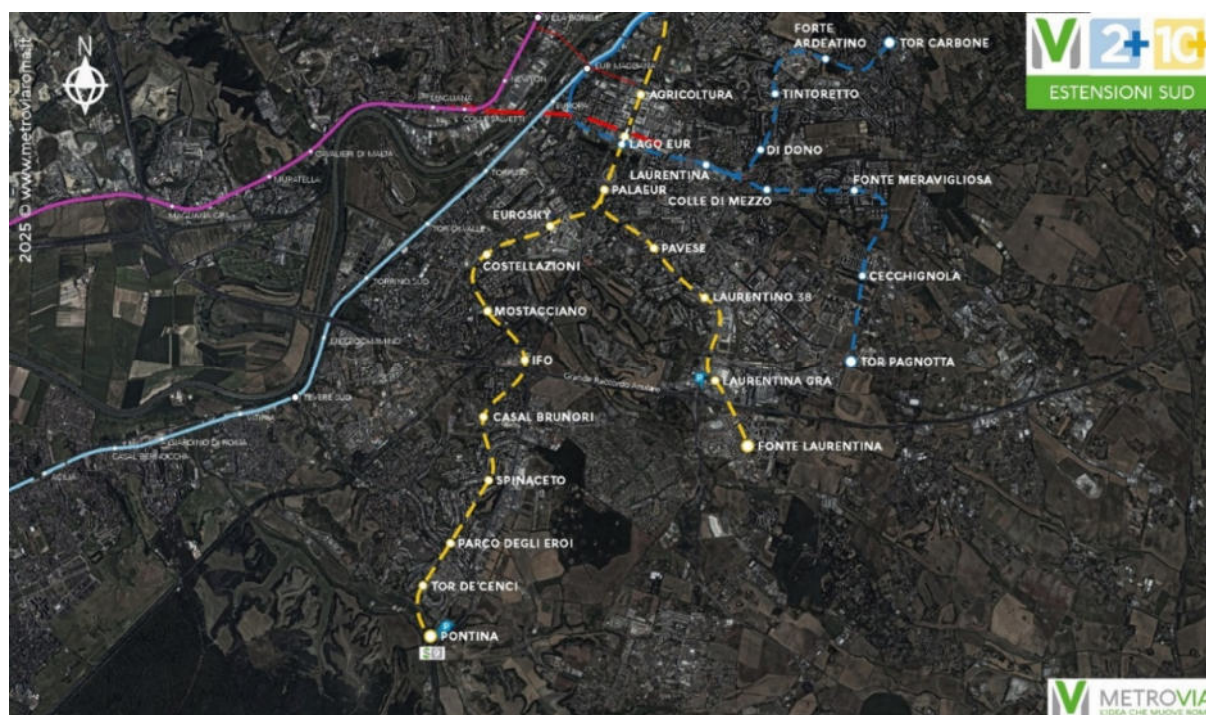
Come anticipato nelle premesse, la proposta che avanziamo deriva da un ragionamento più ampio sulle coperture del quadrante sud della città, che si fonda su tre linee guida.

1) OTTIMIZZARE IL RENDIMENTO DEI TRACCIATI, ASSECONDANDO LE DIRETTRICI NATURALI.

Nella zona sud concorrono due linee metropolitane: la B e la D.

La Metro B ha già il capolinea di Laurentina orientato ad est, per proseguire verso le aree di Grotta Perfetta e di Fonte Meravigliosa. Occorre correggerne la destinazione individuata dal PUMS, che la piega a sud, forzando il tracciato e finendo per limitarne la capacità coprente.

La Metro D, che scende da nord, può invece occupare egregiamente il quadrante sud, servendo tutta l'area sottostante l'Eur. Evitando la deviazione a Portuense, passa per Fermi, Marconi, Agricoltura, per poi scendere verso il Palasport e da lì diramarsi, per coprire entrambe le direttrici periferiche oggi scollegate (o coperte marginalmente) dalla rete del ferro.



La Metro D (M10) e la Metro B (M2) indirizzate secondo le direttrici naturali, che vanno a servire le aree scoperte.

Occorre anche considerare che, in prospettiva, il quadrante di Magliana Nuova e Portuense, prescelto dalla project review, non resterebbe completamente sguarnito dalla rete del ferro, potendo beneficiare del servizio più capillare di una metropolitana di superficie sul sistema ferroviario e delle relative nuove fermate (la linea viola M4 nel sistema di Metrovia).

2) PREVEDERE UNA DIRAMAZIONE AGLI ESTREMI DELLE LINEE.

Biforcando nei terminali inferiori sia la B che la D **si moltiplicano le coperture**, a sud e a est dell'Eur.

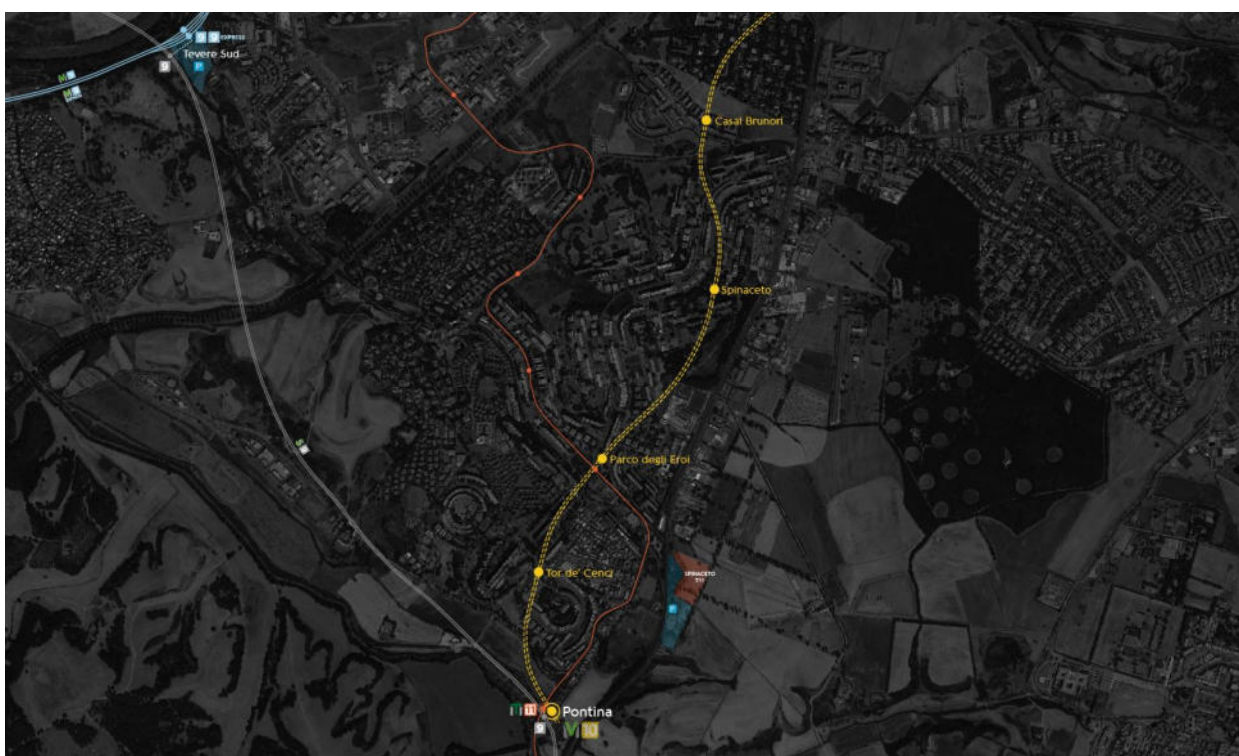
La **Metro B** con: **un braccio** direzionato verso gli insediamenti terziari e residenziali di **via Paolo Di Dono** e **via del Tintoretto**, per arrivare a **Forte Ardeatino** e a **Tor Carbone**; **l'altro braccio** a **Fonte Meravigliosa**, e poi alle aree di nuova edificazione destinate agli alloggi militari della Cecchignola.

Invece la **Metro D** manterrebbe piena frequenza fino a PalaEur, diramandosi più sotto.

Un braccio verso Laurentino 38; un parcheggio di **scambio con il GRA** per poi attestarsi al quartiere di **Fonte Laurentina**, dove è previsto anche il passaggio del filobus (che in futuro potrebbe divenire tram), in grado di proseguire più giù, fino a Trigatoria e al Campus Biomedico.

L'altro braccio a coprire i grattacieli della lunga direttrice che **dal Torrino porta a Spinaceto**, passando per **Mostacciano**, **Casal Brunori** e spingendosi fino a **Tor de' Cenci** e all'eventuale passaggio futuro della linea ferroviaria (la gronda sud prevista dal piano regionale), fornendo uno scambio gomma-ferro ai tanti pendolari della pianuta pontina.





Le diramazioni della linea D (M10) e il connubio con le tranvie T11 (colore mattone) e T9 (color cenere).

Le immagini illustrano come la biforcazione sinistra di Metro D interagisca molto bene con una tranvia complementare (T11 di Metrovia): la copertura di tutta questa porzione periferica risulta molto efficace.

3) INSERIRE UNA QUINTA METROPOLITANA IPOGEA.

Per compensare l'assenza di collegamenti nella parte sud-occidentale (Portuense, Trullo, Corviale), già amputati dal PUMS metropolitano con l'eliminazione del braccio di Metro D previsto dal PUMS urbano, è **necessario pensare a una quinta metropolitana interamente ipogea**. Una linea di grande utilità non solo per questo quadrante, ma per assolvere a molte altre funzioni, prima fra tutte quella di creare **una cintura per le periferie dell'arco sud**, da ovest a est, connessa a tutta la rete del ferro.

Ci riserviamo un prossimo approfondimento specifico su questa proposta, ma intendiamo qui anticiparne i tratti essenziali.

La linea (M11) potrebbe essere concepita con **diramazioni alle due estremità**, così da moltiplicare le aree servibili. Abbiamo definito chiaramente la tratta ovest, mentre la parte est può orientarsi su due differenti opzioni, descritte più avanti.

La tratta ovest attraversa la periferia con **due bracci** che divergono **dalla fermata Villa Bonelli**, di scambio con la ferrovia: **da Corviale** (passando per il Trullo), e **da piazza San Giovanni di Dio** (passando per il Forlanini). Braccio quest'ultimo che, come ipotesi di sviluppo ulteriore, potrebbe poi estendersi ancora verso ovest arrivando alla Pisana e alla stazione ferroviaria di Aurelia.

Attraversa il Tevere nel punto critico **tra Villa Bonelli ed EUR Magliana**, evitando così la realizzazione della funivia Magliana, collegando più rapidamente la ferrovia per l'aeroporto con l'EUR.

Scambia con Metro B e Metro E ad Eur Magliana e poi con Metro D ad Agricoltura.

Si dirige a **piazzale Ardigò**, a servire il nuovo progetto per la Montagnola (investimento da 100 milioni) e poi lungo gli agglomerati che affiancano il lato est della Colombo, **fino alla sede della Regione Lazio** e alle nuove costruzioni previste per la **"Città della Gioia"**. Per il quartiere che sorgerà nell'area dell'ex fiera non è attualmente previsto un servizio di collegamento su ferro. Il passaggio della metro dunque sopperisce ad una grave carenza pianificatoria che, a Roma, non dovrebbe più concepire le nuove costruzioni disgiunte dal grande tema della mobilità pubblica.

Infine la linea giunge alle **Fosse Ardeatine** e **attraversa** in sotterranea **l'area dell'Appia Antica**, colmando quel "buco" fisiologico nei collegamenti che mantiene distanti i due quadranti meridionali della città.



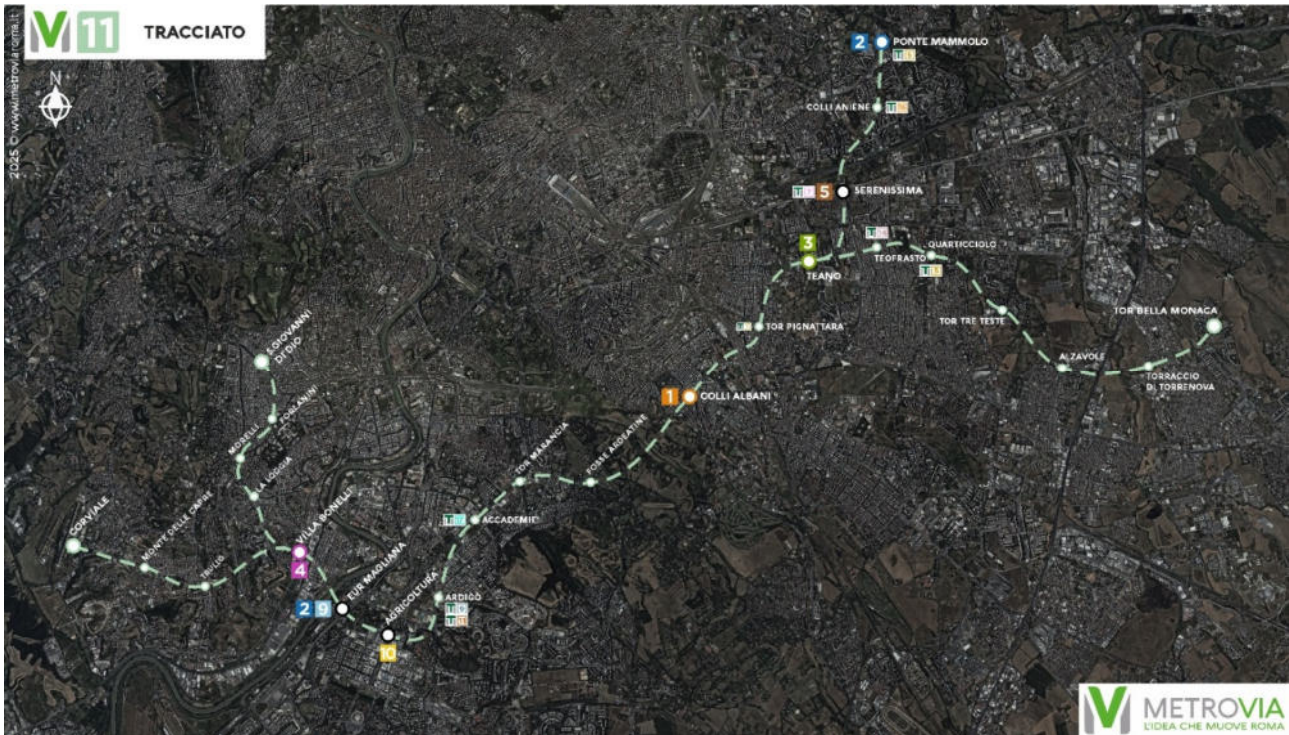
M11: la tratta ovest

Le **due opzioni** per la prosecuzione **verso est** rispondono ai medesimi obiettivi, con alcune differenze.

Entrambe prevedono di **inglobare la diramazione prevista di Metro C da Teano a Ponte Mammolo**, correggendo così una discutibile scelta del PUMS. Tale diramazione (che dimezza le frequenze di quella metropolitana lungo la Casilina, molto carica invece fino a Grotte Celoni) si trasformerebbe nel braccio di questa nuova metropolitana, di cui la tratta ovest appena descritta sarebbe la naturale prosecuzione.

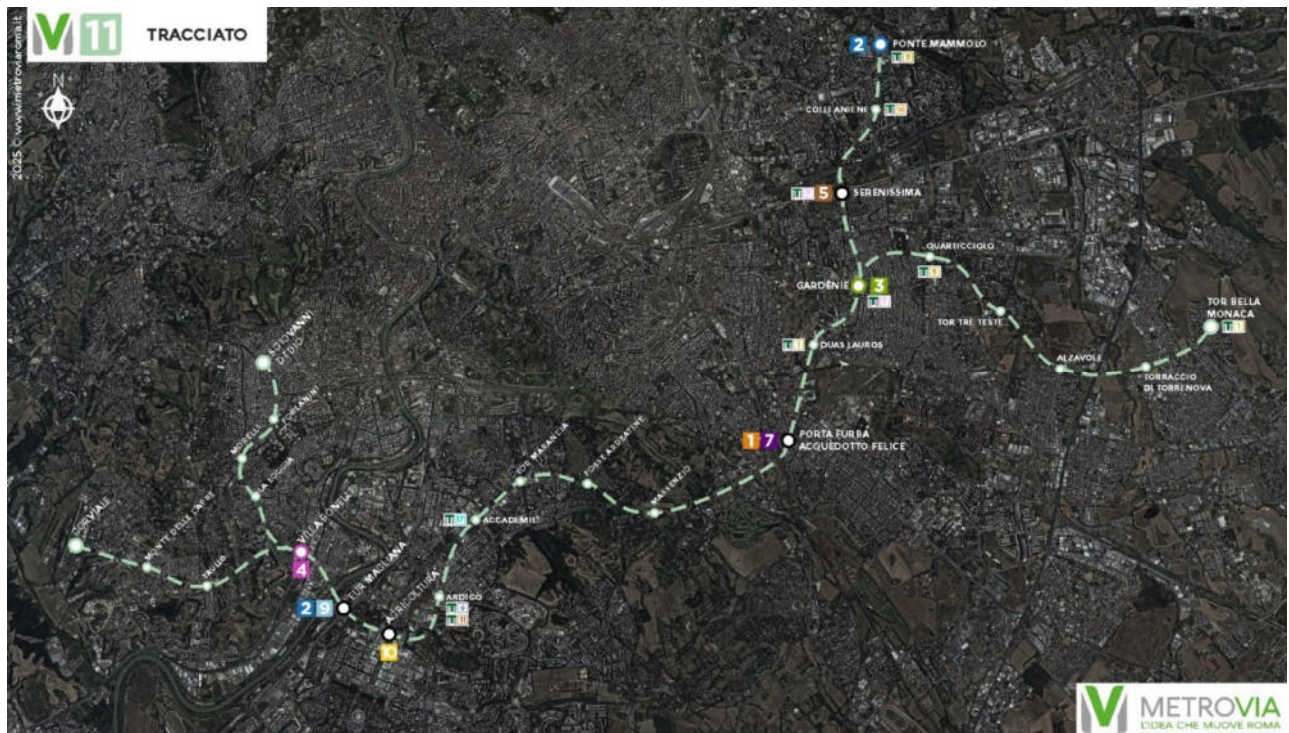
Inoltre **entrambe intendono servire**, con l'altro braccio, **Tor Tre Teste e Tor Bella Monaca**.

La prima opzione incrocia metro A a Colli Albani e si fonda sulla **necessità di scambiare con Metro C a Teano**, già predisposta **per la diramazione**, con uno scambio parallelo banchina-banchina tra le due linee, entrambe a canne sovrapposte. Questo tracciato sarebbe più lineare e con un più breve attraversamento in sotterranea del parco archeologico.



M11: la tratta che scambia con metro A a Colli Albani e con Metro C a Teano.

La seconda opzione si fonda invece sulla necessità di scambiare, oltre che con Metro A e Metro C, **anche con la ferrovia**, che passa a poca distanza dalla fermata di Porta Furba e, in ottica futura, potrebbe beneficiare di un utile nodo di scambio (il **nodo Porta Furba-Acquedotto Felice** di Metrovia), nonché del collegamento con una metropolitana di superficie per i Castelli Romani (la M7).



M11: la tratta che scambia con metro A a Porta Furba e con Metro C a Gardenie.

In entrambi i casi la M11 rappresenta un'ottima occasione per ricucire trasversalmente al sistema del ferro tante porzioni significative di territorio rimaste scoperte. Zone marginali (ma anche lotti di nuova edificazione oggi sprovvisti di collegamento rapido) che verrebbero ricongiunte alla città, offrendo un servizio di trasporto efficace e un'attenzione nuova a territori troppo spesso trascurati e dimenticati, anche dalla pianificazione della mobilità. Collega popolosi quartieri impiegatizi con il centro direzionale dell'EUR, con l'effetto di scaricare gli assi viari sempre saturi di via MarcoPolo/via Cilicia e del GRA, unici connettori dai quartieri a est con l'EUR.

Il tracciato completo di Metro D (M10)

Ecco il tracciato lineare di Metro D (M10 di Metrovia) completo delle proposte che abbiamo avanzato.



PONTINA	33	31,2	8	4'	53'
FORTE LAURENTINA	28	27,8	7	4'	48'
	STAZIONI	KM	NODI DI SCAMBIO	FREQUENZA	TEMPO DI PERCORRENZA

CONCLUSIONI

Metro D mette in luce l'insufficienza del sistema a 4 linee (ipogee) su cui è impostato il PUMS.

Per contro, rivela la necessità di rimettere mano al piano della mobilità che, come tutti gli strumenti che riguardano una visione lunga, ha bisogno di un monitoraggio periodico, affinché si adatti alle trasformazioni, alle nuove idee, alle esigenze mutevoli e via via emergenti della città.

Il nuovo tracciato di Metro D può essere la base su cui impennare la sua revisione, che a ormai 7 anni dall'avvio del processo del primo PUMS, si fa impellente.