



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

XI Congresso Legambiente Lazio
Roma, Villa Palestro, 19-20 ottobre 2019



Piazza Tematica
Pedagogia per la Mobilità Sostenibile

Pedoni, pedali, pendolari.

In azione per riprendersi lo spazio pubblico:
le proposte, il nostro timone di lavoro per i prossimi quattro anni.

1. Un Piano Regionale per la Mobilità Sostenibile

La Regione Lazio ha bisogno di un Piano Regionale per la Mobilità Sostenibile (PRMS) efficiente e integrato, con scelte chiare una strategia della mobilità che inglobi l'area metropolitana di Roma. La Regione deve avere un ruolo centrale attraverso un'agenzia della mobilità che abbia la progettazione e la gestione dei fondi, per la realizzazione del futuro del PRMS.

Nelle altre Capitali europee questo passaggio è stato realizzato da anni, attraverso un'agenzia con poteri veri, superando le programmazioni separate tra Regioni, Provincia e Comuni. A Madrid come a Parigi o Berlino è a questa struttura che viene affidata la definizione delle strategie e il controllo sugli operatori del trasporto pubblico, integrando trasporto su ferro, gomma, sharing.

Una regia di tipo regionale della mobilità che guardi all'area metropolitana superando poteri, articolazioni societarie, gelosie è fondamentale per definire gli obiettivi per le 8 linee ferroviarie e le 3 linee metropolitane che attraversano la città, in una prospettiva di gare e di liberalizzazione del servizio.

2. Priorità infrastrutturali: chiusura dell'anello ferroviario, raddoppi dei binari, prolungamenti Metro A e B, Linea C

Servono nuovi progetti infrastrutturali su ferro in una città come Roma, in cui entrano ogni giorno centinaia di migliaia di persone e dove sono immatricolate quasi due milioni di automobili e oltre 400mila motocicli. Ma oggi più che mai è fondamentale fare i conti con una situazione di scarsità di risorse che obbliga a scegliere con attenzione le priorità infrastrutturali, in modo da dare certezze nei prossimi anni ai progetti più importanti. Di sicuro sarà fondamentale individuare progetti che permettano di collegare aree densamente abitate oggi



LEGAMBIENTE LAZIO

fuori dai collegamenti su ferro e di rafforzare l'integrazione tra le diverse linee esistenti. Senza dimenticare che stavolta devono davvero essere progetti ben studiati e realizzabili in tempi ragionevoli, seriamente controllati perché l'esperienza della gestione dei cantieri della Metro C e della B1 non deve più ripetersi. Le priorità su cui intervenire nei prossimi anni secondo Legambiente sono presenti da tempo nel dibattito politico e pubblico ma ora occorre che ora si realizzino sul serio:

- Chiusura dell'Anello Ferroviario. Un progetto atteso e promesso da decenni, che riguarda la realizzazione della chiusura a Nord di un tratto di cinque chilometri che permetterebbe di ripensare il servizio ferroviario regionale rafforzando i collegamenti nella città, riprende le stazioni Vigna Clara e Farneto (Stadio Olimpico), realizzando nuove stazioni a Pineto e a Tor di Quinto di interscambio con la Roma Viterbo;
- Raddoppi dei binari sulle Linee Ferroviarie Regionali di ingresso a Roma. In particolare intervenire sui tratti ancora a binario unico che rallentano la velocità dei treni: tra Lunghezza e Guidonia, tra Ciampino ed i Castelli Romani, tra Roma e Viterbo, tra Roma e Pomezia, tra Campoleone e Nettuno. Interventi che possono permettere di ridurre i tempi di percorrenza in modo significativo e di andare verso un servizio realmente di tipo metropolitano (con treni ogni 10-15 minuti);
- Prolungare le linee A, B e C della metropolitana e investire in tecnologie per aumentare la frequenza e portarle a un treno ogni 3 minuti. In particolare potenziando il sistema di alimentazione elettrico a partire dalla linea B, adeguando depositi e sistemi di controllo. A Roma occorre realizzare nuove linee metro in sotterranea, ma è complesso e costoso, per ragioni archeologiche, quindi occorre utilizzare al meglio le linee esistenti con prolungamenti e potenziamenti (anche in superficie) verso aree densamente abitate, che permettano di ridurre i costi dei cantieri.

- Per la linea A (perché i treni della linea A non riportano mai il capolinea di destinazione?) bisogna realizzare il prolungamento a Ovest verso Torvecchia e Casalotti e a Sud-Est verso Romanina, Tor Vergata e Torre Angela fino ad incrociare la linea C, mentre per la linea B verso Est a San Basilio e Casal Monastero per poter pensare di raggiungere in seguito Guidonia e per la B1 verso Nord a Bufalotta, e invece dal capolinea di Laurentina a Sud continuare oltre GRA verso Tor Pagnotta e realizzare da Magliana uno sfiocciamento (già previsto della delibera sullo Stadio) verso Tor di Valle che continui per collegare Muratella (dove incrociare la FL1) e Corviale;

- Per la linea C occorre garantire la realizzazione almeno fino ad Ottaviano (per organizzare l'interscambio con la linea A) per scongiurare una gestione inefficiente come quella che ha portato fino ad oggi ad successive previste fino a Grottarossa dove il PRG di Roma prevede la realizzazione di nuove costruzioni



LEGAMBIENTE LAZIO

vincolate proprio al prolungamento e in questa fase garantire una frequenza degna di questo nome: oggi c'è un treno ogni 12 minuti!;

- chiarire la situazione della linea D cancellata dalla Giunta Alemanno senza che per gli obiettivi di mobilità che ci si poneva e per gli interventi urbanistici ad essa legati sia stata fatta chiarezza.

3. Acquistare nuovi treni, tram, autobus

Tra le ragioni del degrado del TPL è rilevante quanto pesi il numero esiguo e l'età media dei mezzi in circolazione, come sulla metro B, per la linea Laziali-Giardinetti, per la Roma Nord e sulle tratte tramviarie, nonché per i tanti bus Atac visibilmente obsoleti.

A Roma servono nuovi treni per il servizio ferroviario e metropolitano, tram e autobus per aumentare frequenze e velocità. Si deve passare da una situazione "straordinaria", con acquisti saltuari per situazioni di emergenza, a una programmazione vera e costante di acquisto di nuovi treni, revamping e manutenzione dei treni esistenti sulle 11 linee ferroviarie, le 3 metropolitane, le linee di Tram, l'enorme capillarità delle linee di bus Atac.

Mezzi più moderni sono essenziali, insieme alle infrastrutture, per rendere più veloci i collegamenti.

4. Autobus e tram veloci, protetti, integrati

La media di velocità dei percorsi in autobus e in tram a Roma è estremamente bassa, rendendo i tragitti vere odissee. La ragione sta anche nella promiscuità dei percorsi, quando la congestione rallenta i mezzi pubblici, e in alcune parti della città in percorsi tortuosi con pochi autobus e in alcuni casi anche alla sovrapposizioni di linee. In altri casi i ritardi ed il sovraffollamento sono causati da una gestione ed organizzazione delle linee e dei bus che non tiene conto delle semplici necessità di una grande città: orari di punta, imprevisti, flussi di turisti ed eventi in alcune stagioni dell'anno. Occorre investire in tre direzioni:

1. realizzazione di 5 nuove linee di tram.

Negli ultimi anni sono molte le idee di nuove linee (lungo la Tiburtina fino a S. Maria del Soccorso, "Tram della Musica" dai Parioli a Prati, Trastevere-Viale Marconi, Pigneto-Preneestina, Ex Fiera di Roma-Viale Marconi, Piazza Vittorio-Largo Corrado Ricci, Piazza Lodi-S. Croce in Gerusalemme. Tram lungo Via Palmiro Togliatti che colleghi Saxa Rubra a Laurentino, trasformazione della Roma-Giardinetti in Tram con prolungamento a Tor Vergata e Anagnina, prolungamento del Tram 2 verso Roma Nord, il tram su viale Gregorio VII), nonché un monumentale lavoro chiamato "Rapporto ferrotranviario1.0", https://www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/Ferrotranviario_slide.pdf, ma niente di tutto ciò è alle porte. Mentre tali strutturazioni sarebbero fondamentali per la mobilità a partire dal tram Termini-San Pietro, una linea che sarebbe capace di sostituire gran parte dei bus passanti in centro, offrire un servizio tram a Via Nazionale e dare una



LEGAMBIENTE LAZIO

credibile e forte alternativa per il tracciato turistico romano in assoluto più frequentato, il tutto con mezzi di ampia capienza e confort.

Un tram che dovrebbe avere una cadenza intensa in modo da sostituire autobus e garantire collegamenti efficienti, integrato con gli autobus elettrici di attraversamento dei Rioni, e che può essere anticipato da un potenziamento consistente dell'autobus 64. Con questi interventi è possibile ripensare completamente le linee degli autobus in centro storico che possono ridursi a percorsi su piccoli autobus elettrici, mentre diventa possibile pedonalizzare l'intera Via del Corso e di larga parte delle piazze e strade.

2. creazione di 1.000 km di corsie preferenziali per autobus e filobus.

Roma è ormai l'unica grande città europea, ma anche molte altre città italiane sono più avanti, dove tutte le fermate (o quasi) non vi sono informazioni in tempo reale in attesa di autobus e tram! Non è ammissibile e deve diventare una priorità da realizzare entro tempi stabiliti a partire dalle linee principali.

Per farlo bisogna immediatamente passare dall'ampliamento dei chilometri di preferenziali, se i bus sono così lenti a Roma è proprio perché si muovono nel traffico senza una sede riservata che gli permetta di essere puntali e competitivi. Le corsie preferenziali sono ferme a numeri bassissimi addirittura i km di tratti riservati sono meno che nel 2002 (quando erano 114 km protetti da veri cordoli, mentre ora sono 112 con "dissuasori") e negli ultimi 6 anni solo 1,4 km di corsie preferenziali sono state realizzate. Con questa media (200 m all'anno) bisognerà aspettare il nuovo perché a Roma gli autobus possano viaggiare a velocità "normali"! La priorità deve andare a tutte le direttrici prioritarie che attraversano la città con autobus e filobus con sede comune per automobili e trasporto pubblico: sulla Salaria dove oggi è completamente assente su tutto il tratto da Piazza Fiume al GRA, alle intasatissime arterie di Corso Francia, Via Flaminia, Via Cassia, Via Aurelia, Via Boccea, fino alla Cristoforo Colombo dove una sede stradale enorme non dedica alcun metro preferenziale ai bus di superficie. Roma deve immediatamente intervenire per creare corsie preferenziali per gli autobus e di protezione di tutte le linee di tram lungo le principali direttrici.

E' un intervento a costo bassissimo, ma che può creare risultati significativi in termini di aumento della velocità media delle percorrenze. Legambiente chiede la creazione di 1.000 chilometri di corsie protette, un primo passo per ripensare i collegamenti principali attraverso la città, per renderli tutti più veloci e diretti, integrati con il servizio ferroviario, le metro, i tram.

5. Un piano per la riqualificazione delle stazioni

Sono addirittura ben 88 le stazioni presenti lungo le 11 linee del servizio ferroviario nel Comune di Roma. Queste stazioni sono troppo spesso un



LEGAMBIENTE LAZIO

monumento al degrado e all'insicurezza (sporche, buie, non presidiate), oltre che una occasione persa di integrazione con il trasporto pubblico e le piste ciclabili.

Legambiente chiede al Comune di Roma di avviare insieme ad RFI un progetto di riqualificazione delle stazioni, che coinvolga gli spazi pubblici (per renderli sicuri e attraenti luoghi identitari) e il trasporto pubblico locale, il sistema dei parcheggi e i servizi per i cittadini, attraverso operazioni urbanistiche e concorsi di progettazione partecipata. La rigenerazione urbana a Roma parta anche da queste aree e dalle nuove stazioni da realizzare, lungo le nuove linee e quelle previste lungo le linee esistenti (come Pigneto, i cui lavori sono scandalosamente in ritardo di un anno e mezzo; Zama, Massimina, Statua, ecc.).

6. Centro storico pedonale e accessibile

Uno dei centri storici più belli del mondo lasciato in balia di automobili, motorini e pullman turistici, dove perfino le aree pedonali sono utilizzate spesso come parcheggi e dove sembra ineluttabile una condizione di pericolo per i pedoni e di invivibilità per i residenti.

Questa situazione del centro storico di Roma deve cambiare e la sua trasformazione è un tassello fondamentale del ridisegno della mobilità urbana. L'area centrale di Roma deve diventare accessibile con la mobilità pubblica attraverso alcune chiare scelte infrastrutturali, ma anche la pedonalizzazione e riqualificazione di strade e piazze.

Il primo passo è la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera area archeologica del Colosseo facendo seguito a quanto hanno chiesto i cittadini di Roma aderendo alla sottoscrizione di Legambiente fatta propria dal Consiglio comunale. Strategico è poi il completamento della pedonalizzazione del Tridente Mediceo definendo e realizzando progetti di progressiva pedonalizzazione e riqualificazione di strade e piazze in tutta l'area centrale, di messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, di limitazione del parcheggio ai soli residenti, di estensione dell'orario e della dimensione della ZTL.

E' arrivato momento di proporre e discutere con la città una visione della mobilità per il centro storico da realizzare attraverso pochi ma ambiziosi progetti. La linea C della metro dovrà arrivare almeno ad Ottaviano nell'interesse della città per incrociare la Linea A. Legambiente ritiene che questi interventi che consentiranno di collegare aree importanti del centro storico con stazioni della Metropolitana renderanno inutili ulteriori interventi sotterranei (complicati e costosi). Importante è invece ripensare la mobilità di superficie con la ridefinizione e semplificazione di percorsi e capolinea degli autobus e con la realizzazione di un importante progetto di Tram.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

7. Una strada pedonale per ogni quartiere e via definitivamente le auto dal basolato dell'Appia Antica

Al fine di diffondere una nuova cultura e rigenerazione del tessuto sociale per tutti i quadranti della capitale, vanno esportate buone pratiche che diffuse su ogni municipio romano attraverso la definizione di nuove strade/piazze da pedonalizzare a partire da almeno una per ogni municipio. Le esperienze di pedonalizzazioni devono diffondersi per fare in modo che i cittadini si possano riappropriare del proprio territorio/quartiere come spazio di vita.

8. Una rete di percorsi ciclabili nella città e il GRAB

Oggi Roma è una città pericolosa da percorrere in bici, con poche piste ciclabili in larga parte in tragitti pensati per giorni feriali (dentro parchi e lungofiume) e non per offrire un'alternativa sicura per chi vorrebbe spostarsi a Roma ogni giorno. Malgrado il consistente aumento di persone che ogni giorno si muove in bici nella città, e nonostante una crescente propensione, le piste ciclabili sono sostanzialmente ferme da anni e il servizio di Bike Sharing comunale manca del tutto, mentre il fallimento di quello senza stalli è sotto gli occhi di tutti.

Roma deve diventare una città che si possa vivere e attraversare in bicicletta, dove sia possibile andare a lavorare in sicurezza ogni giorno percorrendo in bici percorsi protetti lungo le principali arterie urbane. Una città già disegnata nel Biciplan, approvato dalla Giunta comunale nel 2010 ma che non ha mai visto poi risorse e interventi per arrivare a un sistema che permetta sul serio di passare da 225 km (di cui solo 110 su strada, gli altri nei parchi) a 1.200 km di piste ciclabili, un bike sharing, integrato con la mobilità pubblica, e dando la possibilità di portare la bici su treni e metropolitane. Per migliorare tale integrazione è fondamentale predisporre dei velo-parking nelle grandi stazioni (Termini e Tiburtina) nonché stalli sicuri per le bici in ogni stazione metropolitana.

Va poi immediatamente avviata la realizzazione del GRAB e del GRAB+, il Grande Raccordo Anulare delle Bici, l'anello ciclopedonale di 44,2 km che si sviluppa completamente all'interno della città di Roma. E' un'infrastruttura leggera, low cost ad alta redditività economica e culturale, una calamita per nuovi turisti, dai cicloviaggiatori agli amanti del trekking urbano. Il percorso, tutto pianeggiante, sarebbe l'interconnessione naturale tra gli itinerari ciclabili concentrici delle consolari romane.

Infine vanno dette due parole sulle ciclabili che sono in cantiere realizzazione o in progetto, brandelli di ciclabili e bike line senza una visione d'insieme:

1. La ciclabile di via Nomentana è terminata, ma ha sottratto spazio al marciapiede e quindi ai pedoni (scelta fortemente criticata dall'Associazione dei Pedoni) e si sono già avuti problemi di coesistenza tra pedoni e ciclisti soprattutto davanti alle scuole lungo la strada e poi una volta arrivata all'incrocio con via Val d'Aosta si ferma lì e non arriva a Piazza Sempione. Stesso discorso per il "capolinea" in Centro: si ferma a pochi metri dal Ministero dei trasporti e se vuoi arrivare a Porta Pia devi transitare contromano nella corsia dei mezzi pubblici;

2. E' in corso di realizzazione la ciclabile di via Tuscolana dall'incrocio con



LEGAMBIENTE LAZIO

Piazza di Cinecittà fino alla stazione metro “Quadraro”. Oltre ad una serie di problemi realizzativi (in questi giorni il percorso fin qui allestito è andato sottoacqua!), è un’opera, considerata dalle Associazioni locali sia dei Ciclisti che non (per nulla coinvolte nel processo partecipativo al progetto), “inutile, costosa e un percorso per criceti perché non si collega a nessun’altra infrastruttura”;

3. E’ andata in progettazione definitiva la “misteriosa” bikeline della via Prenestina. Misteriosa perché nessuno l’ha vista (è stata presentata alla chetichella senza coinvolgere nessuna associazione locale in una mattinata di settembre 2018 in Municipio dalla Giunta Comunale e Municipale). Ci domandiamo come faranno a proteggere la bike line dalla sosta selvaggia (sulla Prenestina in alcuni punti si parcheggia in doppia e tripla fila, c’è il carico e scarico dai furgoni per i negozi e i furgoni degli ambulanti parcheggiano in doppia fila);

4. Il pezzetto di ciclabile di Santa Bibiana è sostanzialmente inguardabile.

Crediamo che come si sta procedendo non sia utile ai ciclisti e alla mobilità ciclabile perché realizzare in solitudine anche la più bella idea senza un vero e reale coinvolgimento dei corpi intermedi sia nell’indirizzo dell’idea che nella condivisione della stessa, nonché nella progettazione si possa trasformare in un boomerang. C’è bisogno che i progetti siano considerati come un’infrastruttura di serie A (come ribadito dalla Bicipolitana di Pesaro o dal GRAB stesso) coinvolgendo chi va in bici e i pedoni, se si vuole attuare un vero cambio di atteggiamento culturale c’è bisogno di una alleanza tra chi governa, progetta e chi ne usufruirà di questa opera finché tutti insieme si possa poi far capire all’interesse generale quanto sia importante in termini di sostenibilità (migliore qualità della vita, abbattimento degli inquinanti, del rumore e della CO2, nonché contributo positivo contro i cambiamenti climatici e anche alla sicurezza stradale) la stessa.

Infine, ma last but not least, bisogna aggredire con forza il tema della sicurezza stradale: nell’ultimo anno (2018) a Roma sono morti 43 pedoni su 184 morti per incidenti stradali (dato fermo a novembre) che sono circa 30.000 all’anno. Solo questo ci dovrebbe far lavorare tutti assieme per una Capitale a misura di pedone, ciclista, dando agli automobilisti privati la consapevolezza di lasciare o addirittura mollare l’auto privata (alzi la mano chi sa quanto costa un’auto anche quando è ferma?) per passare al trasporto pubblico?

**INFINE DA INCOMPIUTE A PRIORITARIE: 3 OPERE INFRASTRUTTURALI PER I
PENDOLARI ...**

Chiusura dell’anello ferroviario di Roma a Nord

L’Anello Ferroviario è un’opera di cui si parla da oltre vent’anni nella Capitale (veramente il primo progetto dell’anello ferroviario risale all’800 e che i lavori più volte interrotti iniziarono 115 anni fa) ma che non ha mai visto l’avvio dei lavori per completare gli ultimi 10 km che ancora mancano per la sua chiusura,



LEGAMBIENTE LAZIO

tra la stazione Vigna Clara e Nomentana. L'opera è fondamentale per creare una serie di linee suburbane passanti, riorganizzando i servizi attuali, in una città come Roma dove le linee di metro sono tutte radiali. Il costo stimato per l'infrastruttura e per i collegamenti alla rete secondo uno studio del 2010 è di circa 840 milioni di Euro. Inoltre la tratta S. Pietro - Vigna Clara, inaugurata e poi è stata bloccata dal TAR per irregolarità nei collaudi.

Secondo l'ultimo accordo tra RFI e Comune di Roma si tratterebbe invece di 547 milioni, nemmeno in parte finanziati.

Bacino d'utenza: 600.000 abitanti

Costi: 547 milioni di euro, solo 16 milioni disponibili.

Raddoppio dei binari delle linee FL per i Castelli Romani

Per i pendolari delle linee FL4 che collegano la Capitale con i Comuni dei Castelli Romani le condizioni di viaggio sono migliorate negli ultimi anni, grazie all'inserimento di convogli nuovi e più capienti. Il sistema è composto da 3 linee che da Ciampino si diramano e collegano la Capitale con Frascati, Velletri ed Albano Laziale. L'infrastruttura è inadeguata perché da Ciampino le quattro linee affluenti (compresa la Cassino) diventano una sola linea.

Anche il quadruplicamento Roma - Ciampino, iniziato negli anni '80, è solo parzialmente finanziato e ne è previsto il completamento prima della metà del prossimo decennio.

Al momento, però, non sembra essere una priorità quella di investire su un quadrante chiave della provincia di Roma data l'assenza totale di pianificazione e di finanziamenti.

Nel caso della Roma-Frascati si tratta di una linea di 24 km di lunghezza ed una velocità media di soli 48 km/h. Da anni si propone di realizzare una fermata tra Frascati e Ciampino, Villa Senni, dove poter fare un incrocio e potenzialmente raddoppiare il numero dei treni, ma il progetto non è mai stato finanziato.

La Roma-Velletri è una tratta di 42 km ed anche in questo caso l'infrastruttura è molto vecchia ed oltre al binario unico, presenta altre criticità come 13 passaggi a livello e la possibilità d'incrocio dei convogli in sole tre stazioni su otto.

Infine la Roma-Albano, lunga 29 km, è quella che addirittura presenta una velocità media ancora più bassa: 39 km/h.

Bacino d'utenza: 700.000 abitanti

Costi: 250 milioni di euro, nessun finanziamento disponibile.

Prolungamento metro A, B, B1 e C e conversione in metropolitane delle linee Roma-Lido e Roma-Viterbo (tratta urbana) e della Roma-Giardinetti in tram

Per la linea A, l'intervento ad ovest riguarda la realizzazione di un tratto di linea, per uno sviluppo di circa 2 km, con 2 stazioni. E' prevista l'attuazione di un primo stralcio fino alla stazione Torvecchia con realizzazione di un nodo di scambio di quartiere, mentre a sud-est, dopo Anagnina, l'ipotesi allo studio



LEGAMBIENTE LAZIO

prevede l'adozione della tecnologia della metropolitana leggera lungo un tracciato di circa 6,5 km che parte dal capolinea "Anagnina" della Linea A e si attesta in corrispondenza della stazione "Torre Angela" della Linea C.

I finanziamenti sono a rilento e regna l'incertezza sull'avvio dei lavori e sui tempi di realizzazione per il prolungamento della B1 verso Bufalotta (addirittura il Comune di Roma sta puntando alla surreale "funicolare a rotaie": conoscete funicolari senza rotaie? che produrrebbe una assurda rottura di carico e che è il paradigma dell'assenza di efficacia nella pianificazione dei trasporti).

Anche il prolungamento della Metro B da Rebibbia a Casal Monastero, un collegamento di soli 2,8 km, che in diverse occasioni il comitato di quartiere ha definito una delle opere più importanti in termini economici e strategici per la mobilità di questo quadrante di Roma, ad oggi resta soltanto sulla carta.

Unico prolungamento che al momento è fase di realizzazione, seppur in estremo ritardo rispetto ai tempi previsti, è quello della Linea C tra San Giovanni e Colosseo. Oggi le "talpe" sono ferme e verranno sepolte sotto il Campidoglio e per la stazione Venezia non si conosce il futuro.

Per quanto riguarda la Roma-Lido la proposta è stata già ampiamente studiata, essendo stata inserita in ben 2 PRG, eppure sono ormai 15 anni che questo progetto è fermo al palo. Si tratterebbe inizialmente di potenziare l'offerta della linea, che poi, in una successiva fase, si aggancerebbe all'attuale metro B per infine inglobare la tratta B1.

Un'altra ipotesi prevede invece la creazione di un nuovo passante sotterraneo tra le stazioni di Piramide e Flaminio. E' chiaro comunque che questa linea ha fortemente bisogno di un rilancio visto un afflusso giornaliero di circa 55.000 tra studenti e lavoratori contro i circa 100.000 stimati fino a pochi anni fa, con un calo del 45%. L'età media dei convogli arriva ormai a 20 anni mentre sono sempre di più le corse soppresse. Per non parlare delle biglietterie (presenti solo in meno di un quarto delle stazioni) e del degrado delle stazioni.

Per la Roma-Viterbo la costruzione del nuovo capolinea Flaminio, il cui completamento dovrebbe avvenire con netto ritardo, nel 2019, ha reso pressoché impossibile ogni opzione di prolungamento verso il centro ma è ora possibile l'adeguamento agli standard metropolitani della linea per evitare di farla morire lentamente. Sparito anche il progetto di una fermata a Valle Giulia con interscambio con i tram di superficie, progettata da decenni, non è tuttora in programma. Anche i lavori di raddoppio tra Riano e Morlupo (con un progetto già riduttivo rispetto a quello della giunta Marrazzo) già finanziati non sono ancora iniziati.

Per la linea Roma-Giardinetti si propone il prolungamento fino a Roma Termini (solo 500m di binari), ed un costo previsto di 4,8 milioni di euro mentre in una seconda fase si dovrebbe prolungare la linea verso l'Università di Tor Vergata ed il Policlinico.

Bacino d'utenza: 900.000 abitanti



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Costi: 2.015 milioni di euro, 467 milioni disponibili (per i prolungamenti, mentre nessun finanziamento è disponibile per le riconversioni).

... E inoltre

Nel Lazio ci sono ancora 348 km a binario semplice o unico e 103 km non sono elettrificati: ammodernare e aumentare l'offerta di trasporto pubblico di qualità è fondamentale.

Infine nel Piano Regionale dei Trasporti è prevista la riapertura del collegamento tra Orte, Capranica e Civitavecchia, dove molti ancora continuano a sognare un treno e che troppo bene farebbe a quel territorio.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE OPERE PRIORITARIA PER I PENDOLARI DEL LAZIO

Infrastruttura	Bacino d'utenza	Costi (mln di euro)	Finanziamenti disponibili (mln di euro)
Anello ferroviario Roma	600.000	547	0
Raddoppio FL4 Castelli Romani	450.000	250	0
Prolungamenti metro Roma e conversione in metro e tram delle linee ferroviarie ATAC	900.000	2.015	467
TOTALE	1.950.000	2.812	467