
Programma degli interventi essenziali ed indifferibili nella città di Roma in preparazione del Giubileo 2025

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo - del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata redatta la presente relazione, relativa al **Programma delle opere essenziali e indifferibili per il Giubileo 2025**.

Premessa

Il 12 gennaio 2023 è stato presentato il programma delle opere essenziali e indifferibili per il Giubileo 2025, approvato con il Dpcm del 15 dicembre 2022. Si tratta di un primo gruppo di 87 interventi, dei quali 32 progetti di riqualificazione e valorizzazione, 23 relativi ad accessibilità e mobilità, 8 dedicati al capitolo accoglienza e partecipazione e 24 per ambiente e territorio, per 1,8 miliardi di risorse complessive (di cui 1 miliardo di fondi giubilari), alle quali si aggiungono ulteriori 500 milioni di euro che riguardano invece i 335 interventi già definiti con fondi "PNRR" per la realizzazione del Piano "Caput Mundi".

Il programma è stato articolato nei seguenti ambiti tematici:

- **Riqualificazione e valorizzazione:** finalizzato alla valorizzazione e manutenzione straordinaria dei luoghi giubilari, dei beni culturali e dello spazio pubblico della città, nelle zone centrali così come in zone periferiche;
- **Accessibilità e mobilità:** finalizzato al potenziamento delle infrastrutture della mobilità a servizio dei luoghi giubilari e dell'intera città con attenzione particolare alle zone periferiche;
- **Accoglienza e partecipazione:** dedicato all'incremento per le strutture per l'accoglienza dei pellegrini e dei cittadini, organizzazione dei grandi eventi legati all'anno santo e attivazione di opere e iniziative per l'accoglienza, l'incontro e la partecipazione;
- **Ambiente e territorio:** teso alla riqualificazione e attivazione di interventi di cura del territorio, con attenzione particolare alle vie d'acqua e alle vie verdi della città;
- **Caput Mundi** dedicato alla riqualificazione e restauro del patrimonio culturale e urbano e dei complessi di alto valore storico-architettonico della città di Roma, alla valorizzazione di luoghi ed edifici di interesse storico e di percorsi archeologici, alla riqualificazione dei siti ubicati nelle aree periferiche, ad interventi su parchi, giardini storici, ville e fontane e alla digitalizzazione dei servizi culturali.

Negli investimenti previsti sono compresi 62 interventi totalmente finanziati dai fondi giubilari, 10 che integrano fondi preesistenti e 15 già finanziati che sono stati inseriti per essere accelerati attraverso le procedure commissariali.

Nell'ambito della **Riqualificazione dello spazio pubblico** è previsto l'intervento di **Riqualificazione e sistemazione superficiale di Piazza dei Cinquecento, antistante la stazione ferroviaria di Roma**

Termini, all'interno di un perimetro denominato "P1", nell'ambito più generale della riqualificazione urbanistica e funzionale del nodo Termini, perseguendo i seguenti obiettivi:

1. valorizzazione funzionale della Piazza e dell'intero ambito urbano afferente il nodo di Roma Termini anche con il potenziamento dell'accessibilità pedonale alla Stazione;
2. ottimizzazione dei servizi pubblici e privati al viaggiatore ed ai fruitori della Piazza;
3. valorizzazione del rapporto tra la Stazione Termini, le Mura Serviane, le Terme di Diocleziano ed il Museo di Palazzo Massimo;
4. miglioramento delle condizioni di sicurezza e la qualità dello spazio urbano.

Il finanziamento del MIT (ex MIMS) per la realizzazione dell'intervento, pari a 18 mln €, è riconducibile agli *"Interventi in favore di Grandi Stazioni per la riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie"* di cui alla legge 11 dicembre 2016, n. 232 concernente «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio triennale 2017-2019, relativamente ai quali Grandi Stazioni Rail S.p.A e il MIT hanno sottoscritto in data 3/04/2019 apposita convenzione regolante i rapporti finanziari e le modalità di erogazione delle risorse statali appostate sul capitolo 7556 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'intervento è stato oggetto di un concorso di progettazione, bandito ai sensi e per gli effetti dell'art. 154, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 a valle della sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra Grandi Stazioni Rail S.p.A., RFI SpA, FS Sistemi Urbani e l'Amministrazione Capitolina per la definizione del Documento di Indirizzo alla Progettazione.

L'esito del concorso ha portato alla redazione di un PFTE riferito all'ambito di Piazza dei Cinquecento perimetro P1 e all'ambito della viabilità circostante, funzionalmente connessa alla piazza perimetro P2.

Nell'ambito del PFTE sono stati identificati gli interventi ricadenti nel perimetro P2 e strettamente funzionali alla realizzazione della riqualifica della piazza, distinguendoli dagli interventi di sistemazione a finire del perimetro P2, realizzabili in uno scenario temporale potenzialmente successivo a quello della riqualificazione della piazza. Entrambi gli interventi previsti nel PFTE per il perimetro P2, sono esclusi dal finanziamento del MIT dei 18 mln € e troveranno copertura nei fondi giubilari. Il cronoprogramma procedurale proposto, è redatto sulla base della assunzione di percorribilità delle soluzioni di accelerazione delle procedure derivanti dall'esercizio dei poteri commissariali straordinari.

Nell'ambito tematico **Accessibilità e mobilità** sono stati previsti 23 interventi volti a migliorare l'accessibilità e la mobilità cittadina attraverso strategie ed azioni in grado di potenziare le infrastrutture per la **mobilità pubblica**, la **mobilità dolce e sostenibile** e la **mobilità privata**. Gli interventi proposti sono stati finalizzati ad ottimizzare l'efficienza della città in vista dell'evento, per garantire la fruibilità delle maggiori connessioni urbane da parte dei pellegrini, dei visitatori e dei cittadini.

In questa nota andremo ad analizzare ed approfondire gli interventi di Accessibilità e mobilità che vedono coinvolto in più interventi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Mobilità Pubblica

In questo ambito sono stati ricompresi 18 interventi, 17 vedono come soggetto attuatore ATAC e 1 vede come soggetto attuatore Roma Capitale, nello specifico:

Piano fermate ATAC

L'intervento prevede 840 fermate del trasporto pubblico di superficie in prossimità della Città del Vaticano, delle basiliche, dei luoghi degli eventi giubilari e in punti di interesse storico turistico. L'obiettivo primario è migliorare la customer experience dei clienti del trasporto pubblico fornendo informazioni sugli arrivi in tempo reale e sui servizi di prossimità, aggiornamenti di infomobilità e altre utilities quali : Wi-Fi per connettività Internet ma anche per accesso a contenuti esclusivi, ricarica elettrica degli smartphone, schermi per la riproduzione di contenuti pubblicitari e notiziari, telecamere connesse, anche in 5g, per le analisi delle condizioni di trasporto e per eventuali ambiti di sicurezza.

Gli impianti da acquisire sono:

- 435 pensiline smart con *lcd* e palina elettronica integrata, di cui 20 con touchscreen interattivo; costo unitario medio stimato € 85.000 oltre iva comprensivo di installazione;
- 405 paline elettroniche con tempi di attesa in tempo reale; costo unitario medio stimato € 30.000 oltre iva comprensivo di installazione.

Le pensiline attualmente installate saranno spostate in nuove posizioni, in modo da garantire la massima copertura possibile del territorio urbano, nel rispetto dell'omogeneità per quadranti urbani. Il gestore avrà facoltà di provvedere all'upgrade o alla sostituzione dei vecchi impianti, sostenendone i relativi costi. In merito alla comunicazione: 1 spazio su 5, di *lcd* pensiline e paline, sarà riservato alla comunicazione relativa al giubileo. Entro la fine del 2024 verranno realizzate paline e pensiline che serviranno circa 400 fermate, pari al 51% delle fermate totali previste dal programma giubilare, e saranno tutte installate nelle aree più centrali, in prossimità delle Basiliche interessate dagli eventi giubilari.

Fornitura di nuovi treni metropolitana linea A

L'Accordo Quadro pubblicato da Roma Capitale in data 28 maggio 2021 per l'acquisto di 30 nuovi treni, in corso di aggiudicazione, si pone l'obiettivo di potenziare il servizio sulle linee metropolitane A-B-B1 essenzialmente attraverso la sostituzione di materiale rotabile obsoleto e la conservazione degli attuali livelli di servizio programmato e delle relative frequenze di passaggio.

In particolare, l'Accordo Quadro è funzionale a sostenere l'attuale servizio sulle linee A e B, nonché a dare avvio ad importanti attività di manutenzione ciclica su parte del parco attualmente circolante, oltre a consentire la dismissione dei rotabili MB100/300 sulla linea B – B1 ai fini del parziale rinnovo della flotta, per un totale di 23 convogli sulla linea B – B1 e di 7 convogli sulla linea A.

A seguito del rinnovo del sistema di segnalamento della linea A, oggetto di apposita proposta progettuale da sottoporre a finanziamento, la linea stessa presenterà maggiori potenzialità di carico e conseguente possibilità di incrementare i treni in servizio a 40 convogli e le frequenze di passaggio a circa 2 minuti. I nuovi treni da acquistare con il presente intervento sono relativi al 6/5 dell'Accordo Quadro e verrebbero immessi in servizio a partire dal primo trimestre 2024 con completamento della fornitura dei convogli entro il termine dell'anno giubilare.

A regime, l'incremento della frequenza di passaggio conseguente al rinnovo del sistema di segnalamento e all'incremento del servizio programmato potrà garantire una maggiore potenzialità di trasporto in termini di passeggeri trasportati.

Completamento rinnovo armamento metropolitana linea A

L'intervento consiste nel rinnovo dell'armamento ferroviario ormai obsoleto della tratta Ottaviano-Battistini della metropolitana linea A, a completamento dell'intervento in fase di esecuzione nella tratta storica di Anagnina-Ottaviano. Il tracciato oggetto della presente proposta è quello del prolungamento della linea A inaugurato nel 2000 in occasione dell'anno giubilare.

Fra i materiali da rinnovare rientrano anche le comunicazioni fra i binari con i relativi apparati tecnologici di movimentazione. L'attività prevede il rinnovo del binario esistente, per circa 10 km di binario e delle relative comunicazioni deviatore, scambi e casce di manovra.

Si prevede pertanto la sostituzione di tutte le rotaie, traverse monoblocco, posate sempre su pietrisco siliceo che andrà rinnovato per una profondità di almeno 30 cm al di sotto del piano di posa delle traverse. L'intervento prevede inoltre la sostituzione degli scambi presenti nella tratta interessata, uniformandoli con quelli già rinnovati recentemente nella tratta storica, con l'adozione quindi di scambi con cuore a manganese a cerniera elastica, 12 con casce di manovra, tecnologie più performanti e affidabili ai fini della sicurezza metro-ferroviaria.

Nuovi fornitura di bus ibridi 18 metri e di bus metano 12 metri

Il nuovo contratto di servizio del trasporto pubblico locale dovrà prevedere il miglioramento qualitativo dell'offerta di trasporto, funzionale anche al soddisfacimento dei presumibili flussi incrementali di clientela che interverranno nel corso dell'evento giubilare. In tale ottica ATAC ha sottoposto a Roma Capitale un fabbisogno di nuovi bus di 1.057 unità da inserire nella flotta nel periodo 2023-2026, a fronte dell'accantonamento nel medesimo periodo di circa 960 mezzi vetusti, altamente inquinanti e poco efficienti.

Dei 1.057 bus, entro l'anno giubilare si prevede di inserire nel parco 755 nuovi mezzi, di cui 269 ibridi 12 e 18 metri, 344 metano 12 metri, 33 Euro6 8 metri, 396 full electric 12 metri e 15 full electric 18 metri. L'investimento complessivo è di circa 398 €mln (IVA esclusa) ed è in parte già coperto da specifiche fonti di finanziamento.

Con il ricorso ai fondi giubiliari si intende completare l'attuazione del piano per:

- 110 ibridi 18 metri per una spesa complessiva pari a 44 €mln, ipotizzando un costo unitario di circa € 400.000. L'importo del finanziamento da reperire attraverso i fondi giubiliari ammonta pertanto a 44 mln €.
- 244 metano 12 metri, per una spesa pari a 69 €mln ipotizzando un costo unitario di ca € 282.608,69. L'importo del finanziamento da reperire attraverso i fondi giubiliari ammonta pertanto a 69 €mln.

I nuovi bus verrebbero immessi in servizio a partire dal mese di giugno 2024 con completamento della fornitura entro l'avvio dell'anno giubilare. ATAC svolgerà gare distinte per singola tipologia di bus da acquisire, tale soluzione consentirà di ottimizzare i tempi e i costi delle forniture e al contempo garantire la omogeneizzazione dei modelli di bus che verranno acquistati per singola tipologia.

Progetto Smart Maintenance - Implementazione nuova soluzione di Global Data Collector GDC

Nell'ambito di digitalizzazione ed integrazione dei suoi asset che ATAC sta portando avanti con lo scopo di migliorare i servizi offerti ed aumentarne disponibilità e qualità. E' stato definito un percorso di integrazione ed omogeneizzazione basato sulle seguenti direttrici principali:

1. mantenere inalterati i sistemi esistenti di supervisione impianti;
2. integrare tali sistemi attraverso un layer specifico, lasciando che i sistemi mantengano le proprie funzioni verticali: configurazione, sviluppo, gestione firmware ed interfacciamento allarmi di sistema;
3. abilitare la funzionalità di store & forward nel caso di indisponibilità dei sistemi di supervisione o della componente di telecomunicazione;
4. dotarsi di una piattaforma per la gestione manutentiva, con uno standard univoco di interfacciamento uomo-macchina;

Per la realizzazione di una piattaforma per la gestione manutentiva, con uno standard univoco di interfacciamento uomo-macchina, visto che attualmente i sistemi di supervisione esistenti sono caratterizzati da tecnologie eterogenee, datate e con un ciclo vita non uniforme, sono state avviate le seguenti attività:

- Realizzazione del sotto-sistema di supervisione degli apparati di Front-end;
- Realizzazione del sotto-sistema per la rendicontazione dei servizi Metro;
- Realizzazione del Sistema Centrale di Smart Maintenance e di Computerized Maintenance Management System CMMS che integri gli impianti presenti all'interno del perimetro Metro C;

Interventi previsti nella Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per complessivi € mil 425,52 quali:

- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Fornitura treni per la Linea A e la Linea B:** fornitura di 2 treni per Linea A e 12 treni per Linea B, per un importo complessivo di 134,4 mln €. La fornitura terminerà oltre l'anno giubilare.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Sistema di controllo del traffico treni centralizzato (CTC):** fornitura in opera di sistema di controllo del traffico treni centralizzato (CTC) comprensivo di impianto per informazioni al pubblico (IAP) per un importo complessivo di 4,60 mln € sulla Metropolitana Linea A. La gara ad evidenza pubblica è attualmente in fase di aggiudicazione.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea A: alimentazione elettrica:** adeguamento della Linea A al DM 21/10/2015 per alimentazione elettrica, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 46,21 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea B: alimentazione elettrica:** adeguamento della Linea B al DM 21/10/2015 per alimentazione elettrica, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 23 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea A: banchine di galleria e vie cavi:** adeguamento della Linea A al DM 21/10/2015 per banchine di galleria e vie cavi, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 51,83 mln €.

- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea B: banchine di galleria e vie cavi:** adeguamento della Linea B al DM 21/10/2015 per banchine di galleria e vie cavi, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 47,03 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea A: impianto idrico antincendio e vasche di accumulo:** adeguamento della Linea A al DM 21/10/2015 per impianto idrico antincendio e vasche di accumulo, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 10,86 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea B: impianto idrico antincendio e vasche di accumulo:** adeguamento della Linea B al DM 21/10/2015 per impianto idrico antincendio e vasche di accumulo, attualmente allo stato della progettazione definitiva, per un importo di 5,59 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linee A e B: manutenzioni straordinarie rotabili:** manutenzioni straordinarie rotabili sulle linee, in fase esecutiva da novembre 2021, per un importo di 66 mln €.
- **Manutenzione delle linee A e B della metropolitana di Roma Linea A: rinnovo armamento tratta Anagnina – Ottaviano:** rinnovo armamento tratta Anagnina - Ottaviano, in fase esecutiva da luglio 2022, per un importo di 36 mln €.

Potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico linee metropolitana A e B

Il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico sulle linee A e B- B1 della metropolitana di Roma avverrà attraverso la fornitura di 16 treni a completamento dell'acquisto di altri 14 veicoli per un totale di 30 treni, previsti all'interno di una gara di Accordo Quadro pubblicata da Roma Capitale in data 28 maggio 2021, sulla quale pende un ricorso al TAR avverso l'aggiudicazione.

All'interno dell'Accordo Quadro è stata prevista la progettazione, costruzione, fornitura e manutenzione dei convogli composti da 6 casse, atte a sostenere e potenziare il servizio sulle linee e per dare avvio ad importanti attività di manutenzione ciclica su parte del parco attualmente circolante, oltre a consentire la dismissione dei rotabili MB100/300 sulla linea B – B1 ai fini del parziale rinnovo della flotta, per un totale di 30, dei quali 23 destinati alla linea B-B1 e 7 alla linea A.

Attesa l'indisponibilità del completo finanziamento all'atto della pubblicazione della gara, gli atti contrattuali prevedono che l'acquisto delle forniture avvenga attraverso la sottoscrizione di più contratti applicativi: il primo, finanziato con il DM 360/2018, porterà alla consegna a Roma Capitale di 14 treni (2 per linea A e 12 per linea B); i residui contratti applicativi, finanziati attraverso il DM 464/2021 pubblicato dopo l'avvio della gara, consentirà di incrementare la flotta di 16 unità (5 per linea A e 11 per linea B).

La produzione del materiale rotabile tipo avverrà entro 20 mesi dall'approvazione del progetto definitivo redatto dal costruttore; successivamente, sarà avviata la produzione del materiale rotabile di serie la cui messa in esercizio è prevista al termine del 2025.

A valle della messa in esercizio dei treni, è previsto un periodo di manutenzione full service da parte del fornitore.

Fornitura nuovi treni metropolitana linea C

Il Soggetto Attuatore Roma Capitale si occuperà dell'acquisto di cinque nuovi treni per l'importo di 60 milioni, per la tratta T3 della linea C, da San Giovanni a Montecompatri-Pantano.

La Tratta T3 è il prolungamento verso ovest della prima fase strategica della linea metropolitana C, comprende n. 2 stazioni Amba Aradam e Fori Imperiali, la nuova fornitura di n. 5 treni, in previsione dell'evento Giubileo 2025 che produrrà un notevole aumento del flusso passeggeri nella città, consentirà un maggior numero di corse e la riduzione degli intervalli di attesa per la cittadinanza.

Mobilità Dolce

Per la mobilità dolce e sostenibile è stato previsto il **Collegamento ciclabile Monte Ciocchi-San Pietro**.

Il progetto prevede la realizzazione di percorso ciclopedonale di circa 1.100 m dei quali 320 m sul sedime di un vecchio ponte ferroviario dismesso e 240 m in galleria, con l'obiettivo di collegare la pista ciclabile Monte Mario - Monte Ciocchi a San Pietro.

Il progetto ha inizio dal Parco Urbano di Monte Ciocchi, da qui il tracciato ciclabile, curvando secondo l'orografia esistente, guadagna il pianoro dove si appoggia il ponte ad archi dismesso "Valle Aurelia" denominato un tempo "Viadotto delle Fornaci" per la presenza ai piedi dello stesso delle fornaci dell'antica Valle dell'Inferno. Sul sedime del vecchio ponte ferroviario dismesso è prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale bidirezionale; il percorso ciclabile stante la sezione utile del ponte di 3,70 metri ha una ampiezza di metri 2 con la parte restante del sedime destinata alla circolazione dei pedoni. Giunto in galleria il percorso prosegue fino a raggiungere un'area a parcheggio attualmente concesso alla Società AMA. Il dislivello tra i due piani piano della galleria e piano del parcheggio, viene risolto con una doppia rampa ciclopedonale che fa idealmente riferimento alla rampa di collegamento del nuovo ingresso dei Musei Vaticani. L'intervento è completato con la realizzazione di un ascensore. Una volta raggiunto il parcheggio il percorso ciclabile prosegue su Via Nicolò V, nella fascia attualmente con sosta a pagamento lungo il marciapiede di sinistra. Al termine di Via Nicolò V l'itinerario ciclabile arriva in corrispondenza della scalinata Aurelia che non necessita di interventi particolari. Per i ciclisti è necessario approntare uno scivolo per far scorrere le ruote delle bici lungo il fianco interno delle due rampe, similmente a come realizzato nelle aree ferroviarie.

L'intervento è completato dalla sistemazione del tratto di Via Aurelia di raccordo tra le due rampe. Risalita la rampa Aurelia si può girare in direzione della passeggiata del Gelsomino verso la Stazione San Pietro o in alternativa proseguire lungo la Via della Stazione Vaticana in direzione di Porta Cavalleggeri per giungere quindi alla Basilica di San Pietro.

Mobilità Privata

Il programma prevede 4 interventi nello specifico:

Razionalizzazione dell'innesto autostrada A24 - tangenziale Est

Nel 2021 il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, in collaborazione con ANAS ed il Dipartimento CSIMU, hanno avviato una sperimentazione della viabilità e dei flussi veicolari mirata all'eliminazione del tronco di scambio presente tra la carreggiata in direzione S. Giovanni della Nuova Circonvallazione Interna e la rampa di accesso alla A24 per le provenienze da via Tiburtina in prossimità del cimitero del Verano. Il tratto di viabilità, a seguito dell'apertura della Nuova Circonvallazione Interna, è risultato non idoneo ai flussi transitanti nel nodo di scambio.

Pertanto, è stata avviata una sperimentazione che ha previsto una soluzione progettuale temporanea. La stessa consiste nella realizzazione di una separazione fisica tra la rampa di accesso alla A24 e la carreggiata della N.C.I. mediante interposizione di New-Jersey al fine da separare completamente i flussi.

Sono state realizzate pertanto due carreggiate separate così composte:

- quella relativa alla N.C.I. in direzione S. Giovanni avente larghezza di 7.75 m composta da due corsie rispettivamente da 3.50 m e 3,25 m e banchine da 0.50 m;
- quella relativa alla rampa di accesso alla A24 per i veicoli provenienti da via Tiburtina avente larghezza di 5.00 m composta da una corsia da 4.00 m e banchine da 0.50 m.

La sperimentazione prevedeva, inoltre, la realizzazione di una corsia d'inversione di marcia a Largo Passamonti, in direzione San Lorenzo al fine di poter accedere alla A24. Questa soluzione ha previsto il posizionamento di new jersey ed il rifacimento della segnaletica temporanea. L'oggetto dell'intervento in essere ha lo scopo di consolidare tale sperimentazione. I lavori consistono essenzialmente in:

- Allargamento carreggiate, al fine di garantire le dimensioni minime di transito veicolare;
- Demolizione e rifacimento percorso pedonale a ridosso muro di cinta
- Posa in opera di nuove barriere spartitraffico;
- Rifacimento pavimentazione stradale;
- Segnaletica orizzontale e verticale.

Riqualificazione piazza Risorgimento con parcheggio interrato, passaggio pedonale e servizi

L'intervento di Piazza del Risorgimento prevede la riqualificazione della Piazza e la realizzazione di un parcheggio interrato, per complessivi n. 288 posti auto, in parte pertinenziali ed in parte a rotazione.

In particolare, con la riqualificazione di tutta Piazza del Risorgimento, in vista del Giubileo 2025, si intende procedere alla sistemazione superficiale, alla risistemazione della disciplina del traffico veicolare, al rifacimento stradale, dei percorsi pedonali, dei marciapiedi e delle aree a verdi, il tutto da realizzare di concerto con le Strutture Capitoline e il Municipio Roma I.

La riqualificazione di Piazza del Risorgimento potrà consentire di migliorare la disciplina e la sicurezza del traffico veicolare e pedonale dell'area e lungo la direttrice Via Ottaviano/Via di Porta Angelica e rispondere alle esigenze di sosta rilevate per la zona.

Contestualmente al parcheggio verrà realizzato un sottopassaggio pedonale che porrà in collegamento diretto via Ottaviano e il Vaticano, prevedendo aree con servizi di accoglienza e servizi igienici per i pellegrini. Verrà altresì previsto un sistema di ascensori per il superamento delle barriere architettoniche. Le fasi operative e le modalità di esecuzione dei lavori, oltreché i tempi di realizzazione, saranno articolate e progettate per avere minore impatto possibile sulla viabilità.

Parcheggio interrato Lungotevere Castello

L'intervento ricade nel Municipio I e prevede la realizzazione di un parcheggio interrato nell'area fronte Casa Madre Mutilati di Guerra in Lungotevere Castello, immediatamente a ridosso di Castel Sant'Angelo, dell'area pedonale verso via della Conciliazione e del centro storico della città. Il parcheggio di tipo tradizionale prevede la realizzazione di complessivi n. 393 posti auto pertinenziali ed in parte a rotazione.

Il parcheggio è completamente interrato ed al di sotto della piazza, la cui superficie in parte ricade in area demaniale, per la quale occorrerà attivare le procedure per l'acquisizione al Patrimonio di Roma Capitale. Particolare cura sarà dedicata alla risoluzione del problema relativo all'entrata e uscita delle auto dal parcheggio, alla realizzazione di un'area attrezzata sulla piazza antistante l'edificio degli invalidi civili, avendo cura di operare un progetto di pedonalizzazione.

La parte pedonalizzata dell'area verrà modellata in funzione dell'andamento plano-altimetrico del terreno, sarà dotata di una fascia perimetrale di verde, diventando così uno spazio riservato ad attività ludiche e/o culturali, utile per la vita sociale dell'area. Punto fondamentale del progetto sarà la realizzazione di una grande area attrezzata con funzioni e attività, che daranno vita ad uno spazio pedonale che si salda a quello già esistente e si estende fino a via della Conciliazione, lungo percorsi e zone a verde, costituendo un asse pedonale importante in direzione di San Pietro.

A completamento dell'area a verde saranno collocate nuove alberature, in particolare per reintegrare le alberature dei platani. L'illuminazione della piazza verrà integrata con nuovi lampioni.

Le fasi operative ed anche le modalità di esecuzione dei lavori, oltre che i tempi di realizzazione, saranno articolate e progettate per avere il minore impatto possibile sulla viabilità. Per questo motivo si farà uso della tecnologia top down, in modo da restituire nel minor tempo possibile la superficie ad uso pubblico. Continuando, altresì, i lavori in sotterraneo.

Parcheggi bus turistici nelle zone periferiche della città

L'oggetto dell'intervento è l'attrezzaggio civile e tecnologico di aree di lunga sosta per bus turistici nelle zone periferiche di Roma, già inserite o da inserire ex-novo nel Regolamento bus Capitolino. Il processo di modernizzazione delle aree periferiche, muove dalla volontà di delocalizzare la sosta degli autobus privati a servizio della domanda turistica nei nodi di scambio periferici destinati allo scambio intermodale con il TPL. Ad oggi, la ripartizione geografica dei permessi di circolazione in città vede un 90% dei vettori acquistare un titolo per sostare nella zona semi-centrale di Roma (identificata dalla ZTL B Bus Turistici) a corona del centro storico (dal 2019 interdetto salvo casi eccezionali), mentre solo un 10% dei mezzi sosta nell'area periferica (identificata dalla ZTL A Bus Turistici) e solo un sotto-insieme di questi ultimi ha lo scopo di utilizzare lo scambio con il TPL.

La ragione di tale fenomeno risiede principalmente in 2 fattori chiave:

- il basso costo di accesso all'area semi-centrale

- le condizioni di utilizzo, infrastrutturali e di sicurezza riscontrate nelle poche aree periferiche nei nodi di scambio con il TPL su ferro

Pertanto, il miglioramento delle condizioni di utilizzo delle aree periferiche e l'individuazione di nuova offerta di sosta, non può che realizzarsi solo contestualmente alla modifica del piano tariffario inserito nel Regolamento Autobus capitolino, ragionando tra la variazione in aumento delle tariffe semi-centrali ed eventuali incentivi all'utilizzo delle aree esterne per raggiungere i luoghi di visita centrali.

La modernizzazione delle aree di lunga sosta esterne deve prevedere l'attrezzaggio delle stesse con strutture coperte di accoglienza, servizi per autisti e comitive (igienici ove assenti, di food and drink, di acquisto titoli, ecc), sistemi di sicurezza (impianti di videosorveglianza e illuminazione), sistemi automatici di monitoraggio ai fini della pianificazione, gestione e, nel caso, della comunicazione in tempo reale ai vettori, ecc.