

CITTA' DI GUIDONIA MONTECELIO

Citta' Metropolitana di Roma Capitale

AREA IV - URBANISTICA E RIGENERAZIONE URBANA - EDILIZIA PRIVATA

Il Dirigente: Arch. Paolo Caracciolo

Assessore: Paolo Ruggeri



- 1. Premesse**
- 2. Il Comune**
- 3. Il Territorio Comunale**
- 4. Le frazioni**
- 5. Indirizzi insediativi per le attività produttive**
- 6. Strategia localizzativa**
- 7. Elenco delle localizzazioni e loro descrizione**

PREMESSE

L'idea del **Master Plan/Piano di azione** si fonda sull'opportunità, per le trasformazioni a larga scala, di offrire uno strumento informale, non regolato da norme e privo di carattere conformativo e prescrittivo, in grado però di esprimere e manifestare in maniera tangibile un'idea condivisa di città sviluppando, con particolare attenzione, il tema degli insediamenti produttivi, del ruolo e dell'immagine della città quali elementi strategici.

Il presente Master Plan è un programma composto da un unico elaborato grafico, attraverso il quale si propone e si schematizza un quadro di unione di azioni sulle aree interessate analizzando il futuro dei luoghi, la definizione degli usi dei suoli, la progettazione del paesaggio e degli spazi pubblici, il disegno a larga scala delle aree produttive, le infrastrutture e i servizi. Attraverso tale strategia di trasformazione urbana vengono individuati gli obiettivi, i soggetti interessati le azioni necessari alla sua attuazione .

In urbanistica, in genere, il Master Plan non è codificato e/o disciplinato, è usato come "**Piano d'Azione**" nello stesso vi sono delineati gli obiettivi da raggiungere, definite le competenze ,le responsabilità e gli strumenti che i singoli attori del processo decisionale devono compiere .

La flessibilità di questo programma, scevro da vincoli giuridici e normativi, mira, nelle sue fasi e azioni, a tenere insieme policy design, management di progetto e progetto di architettura, associati a visioni strategiche necessarie poiché l'attuazione dell'intervento ha un orizzonte temporale non immediato.

L'idea di utilizzare questo strumento, come indicazione "**di piano di azioni**", nasce dalla constatazione che ormai la crescita e la complessità connotano preminentemente la fenomenologia insediativa del territorio comunale di Guidonia Montecelio, e costituiscono una chiara testimonianza della dinamicità multiforme dei processi in atto di sviluppo demografico e di attività sul territorio.

Questi fattori, non certo negativi di per sé, necessitano tuttavia di un piano di azioni/master plan a lungo termine, in quanto in assenza dello stesso, il processo aggregativo può comportare disfunzioni, criticità, e insostenibilità e una azione rivolta solamente alla risoluzione di singole problematiche specifiche e localizzate, avulse da un inquadramento di politica territoriale. Un'altra considerazione da non sottovalutare è che a fronte di tale situazione e di avvisaglie di criticità, e di una serie di fenomeni di squilibrio, lo Strumento di Pianificazione Generale PRG, di cui è dotato il territorio, approvato nel 1976, risulta estremamente datato in relazione alle attuali esigenze di recupero, sviluppo produttivo, infrastrutturazione locale e dotazione di servizi.

In questo scenario ricco di stimoli, ma fragile per sostenere uno sviluppo significativo, mancandone una visione e/o una linea guida, pervengono plurime iniziative propositive pianificatorie, sia dal territorio che da investitori nazionali e internazionali, mirate ad implementare in modo consistente l'assetto insediativo comunale della componente produttiva di beni e di servizi.

Alla luce di quanto sopra detto il presente Master Plan / o Piano di Azioni si configura come lo strumento d'indirizzo più versatile ,flessibile e pertanto adatto a gestire lo sviluppo di ambiti urbani proponendo

un'ipotesi di dinamica insediativa, avulsa da squilibri e portatrice di effetti di riqualificazione del territorio e di interessi di molteplice portata e soprattutto su scala territoriale ampia.

Tema fondamentale affrontato nel presente Master Plan, in coerenza con gli obiettivi di questa Amministrazione, è quello della matrice evolutiva del sistema produttivo/infrastrutturale, raccogliendo alcuni criteri preliminari localizzativi, qualitativi e fattori di priorità, a supporto delle scelte pianificatorie.

IL COMUNE

La fondazione della Città di Guidonia nasce nel ottobre 1937 con l' inaugurazione del Centro Sperimentale di Studi Aeronautici di Montecelio, dando vita di fatto La Città dell'Aria che ha compiuto lo scorso ottobre 87 anni.

Il Comune di Guidonia Montecelio collocato sull'asse Tiburtino, spina strutturale che dai quartieri est di Roma integra l'intera piana tiburtina, svolgendo da sempre un ruolo di rilevanza nello sviluppo delle attività produttive .

Questa realtà dipende: da fattori storici, dalla dimensione e dinamica demografica ragguardevole e da un posizionamento territoriale che ne determina il ruolo di polarità per un vasto contesto abbracciante il quadrante est di Roma e un gran numero di comuni, quelli della valle dell'Aniene , quelli del comprensorio sud Sabino e di quelli distribuiti sul versante sud dei monti Prenestini.

IL TERRITORIO COMUNALE

La città di Guidonia Montecelio confina con il quadrante est del Territorio di Roma Capitale a 4 chilometri circa dal Grande Raccordo Anulare espandendosi fra la Piana Tiburtina e la Sabina romana, idealmente compreso tra le vie Nomentana e Tiburtina.

La Superficie Comunale è pari a **80,31 km²** ed è servita da un casello autostradale sulla dorsale nazionale della A1 e sulla dirazione autostradale A24 che connettono il territorio con la Capitale ed il resto del territorio nazionale nelle 3 direzioni:

- Verso nord. A1, casello di Fiano;
- Verso Sud, A1, nodo di san Cesareo, caselli di San Cesareo e Valmontone.
- Verso l'Adriatico, A24, GRA, caselli di Lunghezza e Tivoli.

LE FRAZIONI

Il Comune ha visto formarsi nel tempo un numero di frazioni importante, ciascuna con le proprie caratteristiche; trattasi di 12 frazioni, fra i quali il capoluogo storico di impianto, riportate in tabella in ordine alfabetico, ai nominativi dalle quali vengono giustapposte le sintetiche caratteristiche prevalenti, in termini di funzione insediativa e rapporto con le realtà attuali.

N	Denominazione	Funzioni prevalenti	Specificità Produttivo beni e servizi	Infrastrutture	Varie/altri territori
1	Albuccione	Produttiva		Casello Settecamini	
2	Colle Verde	Residenziale		GRA	
3	Colleverde II	Residenziale		GRA	
4	Guidonia	Residenziale Servizi	Industria Unicem Servizi Amministrativi	Aeroporto, Stazione Casello Guidonia	
5	La Botte	Residenziale			
6	Laghetto	Residenziale			Prossimità Parco dell'Inviolata
7	Marco Simone	Residenziale			Sede Ryder Cup
8	Montecelio	Residenziale -			Cultura
9	Pichini	Residenziale			
10	Setteville	Residenziale Produttivo e Servizi	CAR	Casello Settecamini	Prossimità Tecnopolis tiburtino
11	Villalba	Residenziale Produttivo Servizi	Cave Travertino Artigianale Termale	Casello Tivoli	
12	Villanova	Residenziale Produttivo	Cave Travertino Artigianale	Casello Tivoli	Zona industriale di Tivoli Ambiti Culturali Tivoli (Villa Adriana – Ponte Lucano, ecc..)

Le località evidenziate sono quelle maggiormente interessate nell'attualità alla presenza di Servizi e attività produttive. Le altre al netto di fenomeni minori di servizi locali e produzione artigianale, sono prevalentemente residenziali.

Nella prospettiva di nuovo e più sostenibile sviluppo territoriale si ipotizzato, nella presente proposta, la costituzione di tre municipi :

1° MUNICIPIO MONTECELIO, GUIDONIA, PICHINI, COLLEFIORITO, CASA CALDA. con popolazione di circa 30.000 residenti; con un'identità storico-museale-culturale (città della cultura e dello sport).

2° MUNICIPIO VILLALBA, VILLANOVA, LA BOTTE. con popolazione di circa 30.000 residenti; con identità di città estrattiva e termale con relativo parco tecnologico del travertino e parco termale insieme a Tivoli Terme.

3° MUNICIPIO COLLEVERDE, PARCO AZZURRO, SETTEVILLE, MARCO SIMONE, BIVIO DI GUIDONIA, CASTELL'ARCIONE, ALBUCCIONE. con popolazione di circa 30.000 residenti; con identità commerciale, industriale e di servizi alle imprese e alle persone (polo commerciale ed industriale).

Tale suddivisione degli ambiti amministrativi sono stati considerati ai fini della definizione della strategia insediativa produttiva.

INDIRIZZI INSEDIATIVI PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Dalla linee programmatiche di mandato del Sindaco, che in questo paragrafo si intendono richiamate e di cui si riportano alcuni passaggi significativi che hanno formato le scelte qui proposte.

“....Per raggiungere tali obiettivi i nostri delegati al governo della città proporranno Guidonia Montecelio come città-pilota metropolitana all'interno di un'area vasta tra comuni del territorio a nord-est di Roma. La nostra CITTÀ e tutta l'area suindicata sono testimoni di una grande crescita demografica e di un esteso insediamento immobiliare che, però, non è stato accompagnato da un reale adeguamento dei servizi e delle infrastrutture. Occorre, per questo, predisporre progetti e un PCRR, che sostengano lo sviluppo socio-economico-relazionale del territorio, dei cittadini, delle imprese.

La nostra CITTÀ, nonostante sia il baricentro dell'area in questione, di fatto, non ha un ruolo specifico sul piano strategico e propositivo. Il nostro obiettivo, in questo caso, è rappresentato dal riconoscimento della sua importanza strategica e della sua centralità per lo sviluppo e il rilancio socio-economico di una nuova area metropolitana (la città dei castelli sabini), dandole finalmente quello che le spetta: un ruolo identitario e di capofila: la CITTÀ capoluogo del circondario provinciale.

...
In tutto questo si dovranno sfruttare al massimo le potenzialità economiche e di mercato che giungono da:

- *le delocalizzazioni di funzioni che la città di Roma intende collocare nel territorio esternamente all'area più strettamente urbana;*
- *le funzioni che sono proprie di un'area metropolitana vasta come quella della Sabina romana incompatibili con la città consolidata;*
- *la grande logistica e cioè i mega sistemi di stoccaggio e distribuzione che richiedono spazi piani, grandissime aree, rapido accesso ai sistemi di trasporto pesante (ferro, gomma, aria), facile raggiungimento da tutta l'Italia senza coinvolgimento nell'area urbana della metropoli, pluralità di mezzi di movimentazione merci ed accessibilità alla media e piccola distribuzione;*
- *la ricerca scientifica che richiede aree di sperimentazione, laboratori esterni ai quartieri urbani, impianti di comunicazione via etere grande dimensione, centri di ricerca medica, farmaceutica, biotecnologie, parchi di produzione di energia pulita, ecc.;*
- *i sistemi di attività produttive basati sulla complementarità dei prodotti che in altre regioni hanno dato vita ai distretti industriali (ad esempio il distretto di calzature della regione Marche, il distretto della rubinetteria in Piemonte, il distretto del tessile a Prato ecc..) e che in quest'area può prendere le mosse dal travertino, dall'elettronica, dal turismo, dalla cultura, costituendo un distretto integrato evoluto.*

Si riportano in quanto sinergiche agli obiettivi del presente documento alcune attività su cui basare la futura azione di governo della Città:

- *Ampliamento del campo di azione degli strumenti urbanistici comunali oltre gli aspetti di semplice zonizzazione, individuando incentivi e protocolli con le associazioni di settore per le azioni di recupero del patrimonio esistente e quello richiedibile.*
- *Pianificazione concertata con gli enti sovracomunali per uno sviluppo armonico.*
- *Urbanistica dello sviluppo finalizzata agli insediamenti produttivi (meno case... più attività produttive... più lavoro).*

- Le localizzazioni devono essere precedute da un adeguato supporto infrastrutturale per avere una reale possibilità di sviluppo e nel contempo non provocare ulteriori danni al territorio.
- ampie previsioni di aree per l'infrastrutturazione del territorio e la conseguente crescita di ruolo nell'area metropolitana.

STRATEGIA LOCALIZZATIVA

Sulla base dei sopracitati indirizzi la strategia localizzativa intrapresa con la presente proposta, ha tenuto conto di una serie di fattori in ordine alla quale i ragionamenti relativi all'indirizzo insediativo si riferiscono in particolare alle frazioni esistenti, ma anche all'ipotesi di un'eventuale suddivisione in municipi, con l'attenzione a proporre un equilibrio fra offrire potenzialità di sviluppo e consolidamento della dotazione di servizi e opportunità di occupazione, nel rispetto tuttavia delle specificità vocazionali di ogni porzione del territorio.

Altro criterio di impostazione è quello della verifica di un adeguato rapporto fra le iniziative insediative e la rete infrastrutturale, intendendo per questa quella esistente, le parti in programmazione e quelle in ipotesi.

Si è tenuto altresì conto, di alcune precedenti scelte ritenute congrue per seguire gli obiettivi generali, implementandone qualità e potenzialità, come ad esempio l'area di ampliamento del CAR.

PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

In ordine alla pianificazione sovraordinata le scelte localizzative proposte, trattandosi di un piano di azione, saranno verificate caso per caso nell'ambito procedimentale delle singole iniziative, con i relativi Enti sopraordinati.

ELENCO DELLE LOCALIZZAZIONI E LORO DESCRIZIONE

In base ai criteri suddetti sono state individuate 9 localizzazioni preferenziali, indicate su un elaborato grafico, avente come base la pianificazione urbanistica vigente, numerate da P1 a P5 e F8, F9.

Le stesse vengono riportate nella seguente tabella in riferimento alla localizzazione afferente, alle infrastrutture esistenti e di progetto, e alla relativa proposta di insediamenti, riferita ai precedenti elementi di analisi.

LOCALIZZAZIONE POTENZIALE	Frazione di Afferenza	Ipotesi Municipio	Infrastrutture Esistenti	Infrastrutture da Realizzare	Proposta Insediamenti
P1	Colle Verde	3°	GRA Nuova Viabilità Palombarese	—	Ampliamento area produttiva esistente di Poggio Fiorito
	Colle Verde II				
	Marco Simone				
	Laghetto				
	Poggio Fiorito				
	Parco Azzurro				
P2	Setteville	3°	Casello Settecamini – A24	Raddoppio Tiburtina Bretella SS48 - CAR	Prosecuzione strategia Protocollo di intesa CAR e zone contermini.
	Albuccione				
			Aeroporto Stazione FS	Raddoppio Via Roma e	Nuova Area Insediamenti Produttivi

P3	Guidonia	1°	Casello Guidonia	Via Trento e Riqualificazione Via della Longarina Bypass Collefiorito Nuova Via della Selciatella Viabilità ciclabile	serviti dalla nuova stazione FS
P4	Villanova	2°	Casello Tivoli. Raddoppio Tiburtina Stazione FS	Via Trento e Riqualificazione Via della Longarina Bypass Collefiorito	Necessità sviluppo e recupero zona Cave. Sinergia con zona industriale di Tivoli.
P5	La Botte Villalba	2°	Casello Tivoli Maremmana.	Via Trento e Riqualificazione Via della Longarina Bypass Collefiorito	Nuova Area Produttiva in Sinergia con il recupero delle realtà presenti lungo Via Colle Nocello ed il nascente polo di Colle Rosa
Recupero L.R. 28-80	La Botte Villalba	2°	Casello Tivoli Maremmana	Via Trento e Riqualificazione Via della Longarina Bypass Collefiorito	Recupero nuclei abusivi a Destinazione Mista
F8	Guidonia	1°	Aeroporto Stazione FS Casello Guidonia	Raddoppio Via Roma e Via Trento e Riqualificazione Via della Longarina Bypass Collefiorito Nuova Via della Selciatella Viabilità ciclabile	Nuova Area Servizi Pubblici/Privati funzionale alla nuova stazione FS
F9	Guidonia	2°	Casello Guidonia A1 Tiburtina Stazione FS	Bypass Collefiorito	Nuova area servizi pubblici/privati (caserma VVF protezione civile ecc.)

LOCALIZZAZIONE P1

L'area individuata con la sigla P1 è afferente alla frazione di Poggio Fiorito, posto al confine nord del Comune di Guidonia Montecelio con il Comune di Roma. La stessa si identifica come l'ampliamento dell'area industriale del PP 2A/2B località Poggio Fiorito. La scelta localizzativa è supportata dalla vicinanza della nuova viabilità della Nomentana Bis e dell'agevole collegamento con il GRA che dista circa 4 Km dall'area oggetto di intervento. La perimetrazione, dalla forma irregolare, di detta area destinata a stabilimenti industriali /artigianali, è stata dettata dalla presenza di vincoli paesaggistici di cui al PTPR. Nel futuro sviluppo planimetrico della stessa, particolare attenzione dovrà essere posta al nucleo residenziale presente, prevedendo barriere verdi che possano fungere da filtro con la nuova area di espansione.

LOCALIZZAZIONE P2

Il CAR è una Società Consortile per azioni a prevalenza di capitale pubblico appositamente costituita per la realizzazione del Nuovo Mercato Agroalimentare di Roma.

Il Centro è stato approvato e realizzato sulla base della Legge N. 41/86 ed inserito nel programma di cui alla Legge N. 396 del 15/12/1990 che prevede, tra i suoi obiettivi, anche la realizzazione di strutture di interesse generale per la dislocazione dei servizi collettivi come, per l'appunto, il CAR.

Il Centro Agroalimentare Roma è una delle più importanti strutture europee per la commercializzazione e distribuzione nonché lavorazione dei prodotti ortofrutticoli ed ittici e agroalimentare in genere.

Il Centro Agroalimentare Roma - CAR S.c.p.a. sorge all'interno del Comune di Guidonia Montecelio ed è una Società Consortile a prevalenza di capitale pubblico (azionisti principali Camera di Commercio di Roma, Roma Capitale, Regione Lazio, Città Metropolitana di Roma Capitale) appositamente costituita per la realizzazione del Nuovo Mercato Agroalimentare di Roma.

Il CAR quale mercato della Capitale ha l'esigenza di aumentare i servizi che offre non solamente alla città di Roma ma a tutta la Regione e al centro Italia. Il CAR ha raggiunto una saturazione di utilizzo dei volumi e delle superfici insediabili all'interno dell'originaria area e deve ricercare nuove aree di possibile espansione.

A seguito di numerose interazioni tra il CAR, Regione Lazio, Città Metropolitana di Roma e Comune di Guidonia Montecelio sono state individuate tra gli Enti delle aree di espansione che completano le aree del CAR con le contermini aree produttive.

La nuova area di ampliamento del CAR, nel rispetto delle previsioni del Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), trasforma una zona agricola interclusa tra la via Tiburtina il PIP 1 ed il CAR stesso, integrando il sistema industriale limitrofo al CAR in un unico ambito produttivo (CAR, nuova zona di espansione CAR, PIP1 e PIP2).

Il Comune di Guidonia Montecelio ha deliberato un apposito Atto di indirizzo (Delibera della Giunta n. 42 del 21.04.2021) che indica la peculiarità del territorio in questione e le necessità di completamento, recupero e valorizzazione.

Su dette aree, perimetrati all'interno del Master Plan, si possono individuare/indicare i vari compatti e le loro estensioni e, inoltre, si può rilevare la presenza di aree già antropizzate.

Con Determinazione Regionale G13703 del 09/11/2021 è stato approvato dell'Accordo di insediamento e sviluppo tra la Regione Lazio, la Città di Guidonia Montecelio e la C.A.R. - Centro Agroalimentare Roma ScpA per l'espansione e il miglioramento dell'insediamento produttivo sito in via Tenuta del Cavaliere a Guidonia Montecelio

LOCALIZZAZIONE P3

Con la recente realizzazione del raddoppio ferroviario e la realizzanda stazione ferroviaria FS, di prossima apertura, il quadrante est del Comune identificato tra Via Roma, Via della Longarina e Via Maremma, rappresentata oggettivamente un nodo strategico per il futuro sviluppo della Città. Si è pertanto ipotizzato, nel presente Master Plan/Piano di azioni, di completare lo stesso con le sottoindicate infrastrutture viabilistiche, già in parte proposte da questa Amministrazione nelle osservazioni del Decreto MIBAC n. 206 del 18/09/2025 recante la dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'ambito territoriale denominato “Area delle tenute storiche di Tor Mastorta, di Pilo Rotto, dell’Inviolata, di Tor dei Sordi, di Castell’Arcione e di alcune località limitrofe”, ai sensi e per gli effetti dell’art. 136 comma 1, lettere c) e d), art. 138 comma 3 e art. 141 del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. e di pianificare il futuro sviluppo dell’area, dotando la stessa di servizi pubblici privati, nell’area antistante la stazione ferroviaria (Localizzazione F8), e di prevedere un grande Parco Logistico, quale polo insediativo con evidenti ricadute occupazioni nel quadrante.

L’idea di prevedere un grande polo logistico, rappresenta la nuova frontiera per le aziende che desiderano ottimizzare la loro filiera di produzione e fornitura. Questi complessi non sono solo dei semplici luoghi di stoccaggio, rappresentano piuttosto delle vere e proprie città della logistica dove, oltre a moderni capannoni e uffici di gestione, si possono trovare servizi al pubblico nonché aree verdi. In un’economia globale dove la velocità e l’efficienza nella gestione delle merci sono fondamentali, i business park rappresentano una risorsa inestimabile per le imprese e per il territorio Comunale.

La previsione di un area destinata a parco logistico è dettata altresì, come sopra detto, dalla presenza della nuova stazione ferroviaria FS e dalla vicinanza del casello autostradale A1, sito a pochi chilometri dall’area, la cui orografia (il terreno si presenta pressoché pianeggiante), lo qualificano come ambito vocato all’insediamento di un polo logistico, in grado di massimizzare i benefici derivanti, riducendo in modo rilevante gli impatti del traffico merci di media e lunga percorrenza, sulla base del futuro contesto insediativo e infrastrutturale di seguito descritto.

1. Completare la viabilità della zona di Collefiorito

La prima area oggetto di intervento, riguarda la zona più a sud del casello autostradale A1 posta a ridosso dell’abitato di Collefiorito e ricadente entro il perimetro del Decreto MIBAC n. 206 del 18/09/2025.

Detta ipotesi di viabilità, del tutto marginale rispetto al perimetro del vincolo risulta strettamente necessaria per collegare direttamente le zone, della Sorgente, di Collefiorito vecchio, di Via delle Gerbere ed il Bivio di Guidonia/S.R. Tiburtina Valeria, con le infrastrutture e i servizi di prossimo sviluppo/realizzazione, come il nuovo ospedale previsto in zone Albuccione , la nuova Stazione FS di Guidonia Montecelio in fase di realizzazione .

Detta Viabilità è posta a ridosso del perimetro del vincolo di cui al sopracitato Decreto Ministeriale e corre parallela all’abitato di Collefiorito. La stessa si innesta su Via Casal Bianco prevedendo un adeguamento dell’attuale svincolo a raso.

2. Bypass tra l’impianto industriale Unicem ed il Casello A1 Guidonia Montecelio

Vista la presenza sul territorio Comunale di una realtà industriale come quella dell’impianto UNICEM nasce la necessità per la città di ipotizzare uno sviluppo di una infrastruttura viaria, alternativa alla viabilità ordinaria di Via degli Spagnoli e di parte di Via Casal Bianco, nei tratti di attraversamento dei centri abitati di Guidonia e Collefiorito, al fine di deviare il traffico dei mezzi pesanti. La nuova ipotesi di viabilità alternativa si innesta su Via degli Spagnoli e parte sull’esistente Via della Pietrara (attualmente senza uscita), sviluppandosi parallelamente al Tracciato antico di Via della Selciatella, per la quasi totalità fuori dal perimetro del Vincolo Mibac, interessando lo stesso, sul confine, per il tratto finale. La sopra descritta ipotesi progettuale, rappresenta l’unica soluzione plausibile per realizzare una viabilità necessaria e

strategica per la città soprattutto per diminuire il carico viabilistico sulla SP 48 bis – Via Casal Bianco, in vista dello sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici in argomento.

3. Raddoppio Via Roma

Con nota prot.127836 del 28/11/2024 questo ufficio, su input della attuale Amministrazione Comunale, nell'ambito della conferenza dei servizi per il raddoppio ferroviario e la realizzazione della nuova stazione ferroviaria in località Collefiorito, ha avanzato presso la Direzione Generale Operation –Direzione Investimenti- Area Centro progetti RFI spa una richiesta/proposta di adeguamento della viabilità e dei percorsi della mobilità urbana locale, anche alla luce del futuro sviluppo impiantistico nell'area a ridosso e alle spalle della nuova stazione Ferroviaria, (rispettivamente localizzazione F8 e Localizzazione P3).

Tale proposta, che viene integralmente riporata nel presente Master Plan prevede:

- Ad ovest un nuovo tratto di viabilità, compreso tra la nuova stazione e V. le Roma completato con la rotatoria per l'innesto con Collefiorito vecchio.
- L'ampliamento di V.le Roma dalla rotatoria da Via della Longarina fino all'intersezione del cavalcavia della SP 48bis.
- A sud la realizzazione di una rotatoria quale terminale del tratto stradale già previsto (intersezione Via della Longarina)

4. Raddoppio Via Trento — Riqualificazione Via della Longarina

Alla luce della previsione di realizzare del Polo logistico, quale punto strategico a ridosso del nodo ferroviario, si rende necessario altresì adeguare la Viabilità esistente, Via Trento, prevedendone il raddoppio. Via Trento, che attraversa l'intero Parco Logistico, costituirebbe l'infrastruttura primaria di collegamento con la nuova viabilità di previsione nella zona di Collefiorito fino ad arrivare allo svincolo Autostradale dell'A1. Tale adeguamento della rete viaria risulta strategico anche per il vicino Aeroporto Militare, il cui accesso tramite l'attuale Centro di Selezione, può essere agevolato sia per la movimentazione di mezzi che per l'accesso dei militi al distretto aeroportuale, senza passare nella viabilità ordinaria a servizio dell'area di Colle Fiorito.

LOCALIZZAZIONE F8

L'area individuata con la sigla F8, del presente Master Plan, rappresenta anch'essa un nodo strategico di interesse pubblico, per il futuro sviluppo della città, anche in considerazione delle infrastrutture ferroviarie (in apertura) e viarie in proposta di adeguamento, nella presente ipotesi di sviluppo e di cui sarà dotata l'area.

In particolare in detta localizzazione si potranno prevedere attività pubbliche e private a servizio delle aree residenziali di Colle Fiorito e di Guidonia. Inoltre tale localizzazione nei pressi della nascente stazione di Guidonia Montecelio e delle aree produttive P3 e P5 in proposta, risulta strategica anche per la mobilità e l'erogazione dei servizi ai dipendenti delle società che ne impianteranno le loro attività.

LOCALIZZAZIONE P5

La previsione di una nuova area, logistico/produttiva, indicata in proposta è dettata dalla presenza nelle aree circostanti di altre realtà produttive locali, in proposta individuate con la denominazione "Aree a Recupero L.R. 28-80".

Si è altresì tenuto conto anche della presenza di altre realtà produttive a ridosso dell'infrastruttura viaria della Tiburtina Valeria e della Città di Tivoli e dalla presenza del nascente polo di Colle Rosa con l'annessa viabilità ciclopedonale. Inoltre le attività locali presenti, potrebbero usufruire, per il loro sviluppo, della nuova area logistico-produttiva permettendo anche di espandere il proprio mercato e potenzialmente incrementare la conoscenza dei prodotti locali fuori dal territorio (es. mercato del travertino).

LOCALIZZAZIONE Recupero L.R. 28-80

Ai sensi della L.R. 28-80 i comuni del Lazio, dotati di PRG, individuano i nuclei sorti abusivamente ed in contrasto con le destinazioni di zona previste dallo strumento urbanistico, provvedendo ad adottare una speciale variante diretta al recupero di detti nuclei. La proposta di individuazione di questa area, nel presente documento, nasce dall'analisi dello stato di fatto e dalla constatazione che la stessa, sviluppatasi lungo la Via di Colle Nocello, rappresenta ormai un area compromessa dal punto di vista degli insediamenti, che necessita di essere riqualificata e dotata dei necessari servizi pubblici . Il recupero e la riqualificazione del comprensorio sarà assicurato dai seguenti criteri progettuali :

- ✓ Riconnessione del tessuto esistente, suddividendo le zone a destinazione residenziale dalle zone attualmente caratterizzate dalla presenza di attività produttive / artigianali;
- ✓ Reperimento delle aree per la dotazione dei servizi pubblici e delle aree per le urbanizzazioni primarie e secondarie;
- ✓ Riqualificazione della viabilità esistente, e progettazione di una nuova viabilità secondaria di servizio agli edifici esistenti

Detta localizzazione ha pertanto lo scopo di perseguire da una parte il “miglioramento della qualità insediativa e della distribuzione dei servizi” all’interno dei nuclei abusivi, dall’altra riqualificare il territorio entro cui si è sviluppato il fenomeno dell’abusivismo utilizzando di volta in volta gli ambiti “di risulta” all’interno dei nuclei abusivi o a essi limitrofi per connettere i nuclei abusivi all’attuale viabilità principale (Via Maremmana) e per acquisire aree destinate agli standard urbanistici contenendo il tessuto urbanizzato in maniera da salvaguardare le aree agricole ancora integre.

La necessità di intervenire sugli ambiti “di risulta”, all’interno del tessuto edificato abusivamente, è scaturita da molteplici motivazioni, esigenze e fattori tra i quali possiamo riassumere i seguenti:

- ✓ le aree agricole, ai fini di una corretta utilizzazione del suolo, non possono essere costituite da appezzamenti interstiziali di dimensioni tali da impedire di fatto l’uso secondo le normali pratiche agronomiche e pertanto devono essere presi adeguati provvedimenti tendenti alla riconversione e allo sviluppo di tali ambiti;
- ✓ l’estensione del completamento edilizio alle aree interstiziali limitrofe o interne al nucleo spontaneo risponde all’esigenza di conferire compiutezza e organicità all’insediamento permettendo inoltre di acquisire, tramite l’introito degli oneri concessori, le risorse finanziarie necessarie per sostenere la realizzazione delle urbanizzazioni primarie e secondarie all’interno del nucleo e di quelle opere infrastrutturali necessarie a saldare il nucleo alla città (collegamenti viari pedonali, carrabili, aree verdi e parchi connessi al sistema del verde a scala urbana, ecc.);
- ✓ la riconversione degli ambiti di risulta soprattutto in corrispondenza della viabilità primaria (Via Colle Nocello), consente la localizzazione di aree da destinare a servizi che possono implementare e consolidare il processo di riqualificazione dei nuclei spontanei costituendo un mezzo assai efficace per ricucire il tessuto urbanistico e sociale del territorio.

LOCALIZZAZIONE P4 (Area Estrattiva)

Come noto le numerose cave di travertino sono localizzate prevalentemente in una specifica porzione del territorio comunale estesa per oltre 400 ettari. Tale realtà è fortemente impattante sul territorio, non certo solo sotto l’aspetto visivo, infatti sono concentrate in uno stesso ambito territoriale circa 50 cave, affastellate le une alle altre, creando quasi una sorta di unico grande cratero, la cui quota di fondo cava in alcuni casi supera già i 30 metri di profondità - a cielo aperto - dal piano di campagna (p.d.c.). In questa zona, inizialmente, la quota originaria della falda acquifera era a livelli molto superficiali (entro i 12 metri) mentre adesso per effetto del pompaggio continuo il fondo delle cave viene mantenuto sempre asciutto, riversando l’acqua pompata nel limitrofo fosso delle Prata e nel fiume Aniene.

In questa realtà, fortemente impattante sull'ambiente e tutt'altro che statica, non è difficile immaginare che una ulteriore alterazione dei parametri territoriali, attraverso un recupero non idoneo, deve essere seriamente ponderata per evitare altre compromissioni.

La Regione Lazio, nel corso degli anni, ha autorizzato la prosecuzione della coltivazione delle cave, (e prosegue tuttora nell'autorizzare l'apertura nuove cave).

La maggior parte delle cave in esercizio, lavorano sulla base di autorizzazioni molto vecchie (alcune di oltre 30 anni fa) e delle successive proroghe temporali che si sono succedute nel corso degli anni, tali proroghe temporali non hanno inciso sulle modalità di recupero, che sono rimaste invariate rispetto agli iniziali progetti di recupero ambientale che facevano parte del progetto iniziale di coltivazione, ritombamento e ripristino ambientale.

In questi ultimi anni, grazie anche alla nuova normativa sulle terre e rocce da scavo si sta tentando di ritombare i vuoti di cava con materiali di provenienza esterna (sottoprodotti).

Se si riflette sulla attuale profondità che hanno ormai raggiunto gli scavi (tra i 25 ed i 30 metri) ci si rende facilmente conto **che una ipotesi di ricolmamento della piana del travertino è irrealizzabile e che ogni ipotesi di ritombamento è priva di aggancio con la realtà.**

Nella presente proposta di Master Plan/Piano di azione si è perimettrata una vasta area, escludendo le zone , attualmente destinate ad attività estrattive ma avente destinazione a servizi pubblici di PRG (Verde Pubblico), in quanto costituiscono gli standard urbanistici dell'adiacente PP di Villanova e Villalba , **con l'intento di identificare l'area che dovrà essere sottoposta ad un processo programmato di riconversione del bacino estrattivo,** (ad esempio in parco naturalistico/turistico/ricettivo, produttivo, al termine dell'escavazione) progettando, di concerto con Enti sovraordinati e con una squadra di esperti, oltre al recupero ambientale anche una serie di norme specifiche per il particolare tipo di comparto, in modo che il processo di ripristino sia effettivamente governabile, al contrario di oggi.

LOCALIZZAZIONE F9

L'ambito a cui si fa riferimento interessa un area, a ridotto dello sviluppo autostradale dell'A1 , già compromessa dal punto di vista paesaggistico per la realizzazione della Bretella autostradale Fiano-San Cesareo (1988), che attraversa l'area in senso Nord-Sud e la presenza dello svincolo autostradale. **Detta localizzazione rappresentata anch'essa un nodo strategico per questo Comune, proprio per la peculiarità di trovarsi a ridosso di una arteria di collegamento Nord -sud dell'Italia .**

La stessa è connotata da un importante interesse pubblico, in quanto la presente ipotesi progettuale prevede di dotare il territorio Comunale di un nuovo presidio di tutela/controllo ambientale, in prossimità dello svincolo autostradale, come ad esempio una caserma dei VV.FF. / Protezione Civile con annesso eliporto, dato anche la presenza della antistante discarica dell'inviolata e dell'impianto TMB.

All'interno del vasto e popoloso territorio del Comune di Guidonia Montecelio, ad oggi, non è presente un presidio dei VV.FF., detto presidio risulta quanto mai necessario vista la dislocazione dei centri abitati rispetto all'attuale presidio posto a Villa Adriana. In particolare un presidio dislocato nella posizione adiacente al casello autostradale risulterebbe logisticamente centrale rispetto alle zone popolate del territorio, nonché un servizio a disposizione dell'infrastruttura viaria dell'A1 e dell'Area della Palombarese (Parco Azzurro, Santa Lucia, ecc.) Tale caserma potrebbe essere fornita di eliporto a servizio dello spegnimento di eventuali incendi che potrebbero interessare sia l'area del parco dell'inviolata che le campagne circostanti ovvero a supporto dell'erigendo nuovo ospedale ed in generale al servizio pubblico sanitario.

L'intervento potrebbe essere realizzato anche attraverso forme di partecipazione pubblico-privato.

Dal punto di vista paesaggistico l'area risulta interessata dal vincolo del DM del 16/09/2016. La perimetrazione proposta, risultando in difformità dalle Norme del PTPR e del Decreto di vincolo, è stata già oggetto di osservazioni alla dichiarazione di interesse pubblico dell' "Area delle tenute di Tor Mastorta, Pilo

Rotto, dell’Inviolata di Tor dei Sordi, Castel Arcione, e di alcune località limitrofe” - Ambito territoriale sottoposto a tutela ai sensi del dlgs 42/04 in forza del Decreto MIBACT del 16/09/2016 “.

Le osservazioni presentate dal Comune sono state però rigettate dal MIBAC nella procedura di redazione del Decreto n. 206 del 18/09/2025.

Nel presente Master Plan si ripropone questa localizzazione, in quanto questa Amministrazione ha avviato l’iter di opposizione al provvedimento di rigetto del Mibac, ritenendo insufficiente le motivazioni adotte nello stesso, anche in relazione alle viabilità quali il Bypass tra l’impianto industriale Unicem ed il Casello A1 Guidonia Montecelio e la nuova viabilità di Colle Fiorito e gli annessi percorsi ciclo-pedonali.