



DIBATTITO PUBBLICO

Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma
Tratte Vigna Clara – Tor di Quinto e
Tor di Quinto – Val d'Ala

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO DI
ROMA... UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ?

*Contributo di
Fabio Massimo Zito*

CONTRIBUTO al DIBATTITO PUBBLICO per la CHIUSURA dell'ANELLO FERROVIARIO di ROMA

Da: **Fabio Massimo Zito**
Segretario del Comitato di Quartiere “*Fleming-Tor di Quinto*”

A: **Chi può interessare**
P.C. Daniele **TORQUATI**, Presidente Municipio XV
P.C. **RFI** Rete Ferroviaria Italiana SpA

Roma li, 14 marzo 2023

Oggetto: Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma...**un sogno che diventa realtà?**

PROLOGO

“L'anello ferroviario, il sogno di un viaggio intorno a Roma, stazione per stazione, su binari che abbraccino completamente la città, potrebbe diventare una realtà entro il 2030” (come scrive “La Repubblica”).

Questo è un progetto che viene da lontano, risale addirittura al **1913**, e che speriamo sia molto prossimo a vedere la luce. Ora, ci è stata data l'impressione che i lavori della seconda fase stiano di fatto per partire. In pratica, I lavori riguarderanno (almeno per noi di questo quadrante) il collegamento tra le stazioni di Vigna Clara e quella di Tor di Quinto la quale, quest'ultima, verrà costruita ex novo e pare ospiterà anche un Centro Commerciale(?)

Ricordando che la stazione fu costruita in occasione dei Mondiali di Calcio “Italia 90” e **che** è costata, insieme alla stazione Farneto, 90 miliardi delle vecchie Lire (più o meno 45 milioni di euro); **che** l'inaugurazione è avvenuta l'8 giugno del 1991 e **che** il servizio ha funzionato solamente 8 giorni; **che** la stazione Farneto venne e resterà chiusa (**definitivamente?**) per problemi di ordine pubblico; **che** in occasione del Giubileo straordinario del 2016, la stazione di Vigna Clara è stata ristrutturata e parte costruita ex-novo con un costo aggiuntivo di circa 131 milioni di euro; **che** l'iter per la riapertura, dopo aver ultimato i lavori, si è prolungato anche a causa di problemi emersi (altezza volta galleria insufficiente rispetto ai vagoni; rumori, vibrazioni, infiltrazioni acqua dalla volta, ecc.); **che**, a conseguenza di queste problematiche, subito evidenziate e poi denunciate, alcuni cittadini e una struttura privata, hanno fatto ricorso (più volte) al TAR; **che** dopo ulteriori lavori di risanamento: “*il restyling della stazione ha completamente modificato e rinnovato il fabbricato viaggiatori, creando servizi primari e secondari destinati ai passeggeri, riqualificato i marciapiedi a servizio dei treni, sostituiti gli ascensori, ammodernati i locali tecnologici, gli impianti di illuminazione e la segnaletica*”... la nuova apertura è finalmente avvenuta il 13 giugno 2022; infine, ricapitolando il tutto, ricordiamo **che** ci sono voluti 33 anni e più di 180 milioni di euro per vedere/rivedere un treno partire o arrivare dalla/alla stazione di Vigna Clara (fatta eccezione di quell'unico servizio durato otto giorni).

Quindi, memori di tutto ciò, **CI AUSPICHIAMO: che** il progetto per la seconda fase abbia una rapida risoluzione; **che** tutti i lavori, che saranno necessari per il completamento dell'opera, vengano fatti anche e soprattutto nel rispetto delle regole, del capitolato stabilito e dell'ambiente circostante, incluso le abitazioni civili (residenziali); **che**, in tutto il periodo necessario per completare l'opera, la circolazione viaria venga coordinata in maniera tale che, soprattutto in via Monterosi (essendo questa una strada ad alto scorrimento), non si creino ulteriori disagi soprattutto ai residenti; **che**, oltre alla conseguente rivoluzione della viabilità, non si debbano preoccupare anche dei parcheggi (già oggi insufficienti; **che** l'impatto ambientale, sicuramente senza precedenti in questo quadrante del Municipio XV, sia il minimo possibile;

PREMESSO QUANTO, ci sembra più che giusto riflettere un attimo su ciò che è stato compiuto fino ad oggi, soffermandosi particolarmente sugli errori, sulle “dimenticanze” fatte e su cosa si potrebbe fare, cercando, in futuro, di migliorare la percezione di sicurezza sia dei viaggiatori che dei cittadini residenti.

Fabio Massimo Zito
Segretario del Comitato di Quartiere “*Fleming-Tor di Quinto*”1

Per quanto riguarda la **SECONDA FASE**, ci **AUGURIAMO che** i lavori vengano eseguiti a “regola d’arte” onde evitare: **(a)** altri possibili ricorsi al Tar, causati anche da errori commessi in passato (durante la *prima fase* dei lavori); **(b)** e, non meno importante, lo sperpero di denaro pubblico.

Inoltre, tenendo conto sia i **pro**, che comportano avere una **stazione vicino a dove abitiamo**, sia i **contro, che riguardano il fatto di vivere vicino ad una ferrovia** (di certo necessaria per il traffico passeggeri ed anche per il trasporto merci) e che potrebbero, questi ultimi, comportare sia rischi per la salute che per la sicurezza. E senza dimenticare il rumore.

Da considerare anche **che la vicinanza della ferrovia (e NON della stazione)** potrebbe determinare anche l’abbassamento del valore degli immobili, generalmente più basso per quelli situati lungo i binari della **via ferrea**, una condizione questa **che**, purtroppo, disincentiverebbe chi fosse interessato ad acquistare e/o di conseguenza trasferirsi ad abitare in una casa nei pressi di una via ferrata.

Tutto questo subordinato al nodo (ancora da sciogliere) dell’insediamento abusivo, dislocato lungo via di Camposampiero (Tor di Quinto) proprio sul sedime dei binari e formato da decine di capannoni nei quali hanno sede artigiani e sfasciacarrozze, sia realmente e finalmente sciolto e quindi, risolto con il trasferimento degli “insediamenti” su un terreno pubblico sulla via Tiberina nei pressi di Prima Porta.

Di CONSEGUENZA e con la speranza che quanto prima e finalmente, venga permesso al “sogno” di avverarsi, ci permettiamo di **EVIDENZIARE alcune nostre PERPLESSITA’ ed altrettanti TIMORI**, per cui **PROPONIAMO alcune SOLUZIONI** che riteniamo possano essere di aiuto per salvaguardare il rapporto che si ha e si avrà tra la struttura ferroviaria con l’ambiente circostante e, soprattutto, con noi cittadini. Per altro già fatte presenti **sia all’amministrazione politica di quel tempo che all’Ingegnere Daniele Moretti (in rappresentanza di RFI), durante un incontro in Municipio XV nel lontano 2015 o 2016 e alle quali, proprio l’Ing. Moretti rispose che erano fattibili.**

A TAL PROPOSITO NOI PROPONIAMO

A. STAZIONE di VIGNA CLARA PIAZZA DIODATI

1. LAVORI NON COMPLETATI

- a. Parcheggio, previsto di 300 posti auto (come da capitolato), ridimensionato della metà;
- b. rampa di accesso a piazza Diodati da via Tuscia, transennata e chiusa.

1 bis A TAL PROPOSITO PROPONIAMO

- a. il ripristino della rampa di accesso a piazza Diodati, da via Tuscia;
- b. il completamento del parcheggio (previsto nel capitolato della *prima fase*), di 300 posti auto, o la possibilità di ampliarlo (**D-4**)
- c. vedi opzione al punto (C-4-a-b-c-d);
- d. oppure utilizzare tutta la fascia verde che costeggia e separa via Monterosi dal muro di cinta che delimita la via ferrea;

2. SICUREZZA

- a. Mancata prevenzione agli atti delittuosi: assenza di personale addetto alla sicurezza, sia all’interno del corpo della stazione, sia nei dintorni, ma anche lungo tutto il rilevato ferroviario.

2bis A TAL PROPOSITO

- a. Secondo Ferrovie.info, a questo riguardo, **“per rispondere alla richiesta di maggiore sicurezza, il Gruppo FS, guidato dall’amministratore delegato Luigi Ferraris, ha lanciato una nuova società: la FS Security, che ha l’obiettivo di innalzare il livello di sicurezza sui treni e nelle stazioni, e rappresenta un potenziamento, nonché un anello di congiunzione, tra le strutture fino ad ora attive di Protezione aziendale di Trenitalia e di RFI, in un’ottica di lavoro sempre più sinergico e integrato.**
- b. Il progetto prevede diverse iniziative di prevenzione, monitoraggio, contrasto, sempre in stretta collaborazione con le forze di polizia, ai quali si aggiungeranno accordi e collaborazioni con gli istituti di vigilanza privata.”

Fabio Massimo Zito

Segretario del Comitato di Quartiere “*Fleming-Tor di Quinto*”2

2 ter **QUINDI PROPONIAMO**

- c. la presenza costante di personale addetto alla sicurezza, sia all'interno che all'esterno del corpo della stazione, ma anche lungo tutto il rilevato ferroviario (in questi anni non sono mancati furti di materiale elettrico e macchinari vari anche costosi); senza dimenticare i vari insediamenti umani abusivi, con tutti i disagi che hanno comportato;
- d. più controlli presenziali fissi, lungo le banchine ferroviarie, anche per evitare che la gente attraversi i binari dove non sia consentito. E a tal proposito, riportiamo quello che è emerso dall'Operazione Life Saver : "ogni tre ore, una persona o un veicolo (e questo non dovrebbe essere il "nostro" caso) viene colpito da un treno";

3. DEGRADO

- a. Mancata prevenzione al degrado ambientale nell'area di pertinenza di Rfi e lungo tutto il rilevato ferroviario (via Tuscia e via Monterosi) a causa di assenza di interventi di pulizia ordinaria e cura del verde, sia verticale che orizzontale.

3bis A TAL PROPOSITO PROPONIAMO

- a. incremento del numero di cestini getta rifiuti in tutta l'area di pertinenza di Rfi;
- b. interventi periodici di pulizia (ordinaria): svuotamento e sanificazione degli stessi con interventi periodici a scadenza fissa;
- c. interventi periodici di manutenzione (ordinaria) e cura del verde sia verticale che orizzontale.

4. RILEVATO FERROVIARIO - VIA FERREA PARALLELA A TUTTA VIA TUSCIA E A TUTTA VIA MONTEROSI

- a. Il rumore causato dal traffico ferroviario rappresenta uno dei principali problemi ambientali soprattutto nelle zone densamente abitate (come lo è quella del Fleming). Da alcune misurazioni del rumore lungo il tratto di alcune linee ferroviarie, evidenziano notevoli superamenti dei valori limite, soprattutto nelle ore notturne. La causa è da imputare al fatto che il limite notturno è più basso e che di notte viaggia un maggior numero di treni merci (e da voci di corridoio, pare che in futuro, anche su questa tratta è previsto il passaggio di treni merci) i quali sono più rumorosi dei treni passeggeri;
- b. in merito, in Italia, ci sono due Decreti: il Decreto del Presidente della Repubblica 18.11.1998, n. 459 (limiti stabiliti per il rumore derivante da traffico ferroviario); il Decreto Ministeriale del 29.11.2000, (piani di recupero e tempi per la realizzazione degli interventi, imposti ai gestori delle linee ferroviarie);
- c. per quanto riguarda i possibili e principali danni imputabili all'**esposizione prolungata al rumore** prodotto dall'infrastruttura ferroviaria, questa può provocare **una serie di effetti nocivi per la salute**, tra cui **irritabilità, disturbi del sonno, effetti deleteri a carico del sistema cardiovascolare e metabolico nonché compromissione delle facoltà cognitive nei bambini**;
- d. gli impianti ferroviari possono **generano campi elettromagnetici con frequenza non trascurabile ai sensi della normativa vigente**;
- e. nonostante le misurazioni effettuate dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (da fsitaliane.it.), hanno mostrato il rispetto dei valori prescritti dalla normativa per tutte le fonti di campi elettromagnetici prodotte, quello che ci preoccupa maggiormente, è sapere quali possono essere gli effetti nocivi che possono avere per la salute (**cancro, riduzione della fertilità, perdita di memoria e cambiamenti negativi nel comportamento e nello sviluppo dei bambini.**)

4bis A TAL PROPOSITO: Perché non attuare lo stesso protocollo anche nella nostra zona? Magari con la Regione, visto che le Province sono state abolite;

Fabio Massimo Zito

Segretario del Comitato di Quartiere "Fleming-Tor di Quinto"3

4ter QUINDI, NOI PROPONIAMO

- a. **La COPERTURA dell'INTERO o PARZIALE TRACCIATO della VIA FERREA, fino alla fine di via Monterosi (opzione proposta all'Ing. Moretti, alla quale rispose che questa poteva essere un'ALTERNATIVA FATTIBILE);**
- b. **una sorta di prolungamento (anche discontinuo) di piazza Diodati**, in modo che, oltre ad una barriera naturale contro tutto ciò che sopra è stato riportato/richiesto, lo spazio che si creerebbe, potrebbe essere utilizzato come **parcheggio, giardini pubblici, area bimbi, area cani** e magari, nella parte finale, trovare spazio anche per il **Mercato rionale di piazza Diodati;**
- c. oppure la **costruzione di barriere antirumore**
- d. Al nord italia, RFI SPA (Rete Ferroviaria Italiana), per accelerare gli interventi di risanamento ha siglato diversi protocolli con la Giunta provinciale, del luogo (Brennero) la quale ha, addirittura, cofinanziato al 20% gli interventi previsti in base ad una lista di priorità, calcolata in base a criteri oggettivi;

5. STAZIONE FARNETO

- a. Chiusa e smantellata nel 1990 (ci vengono fatte mostre e mercatini vari), per possibili problemi di ordine pubblico

5bis A TAL PROPOSITO PROPONIAMO

- a. di **ripristinarla**, principalmente a servizio del vicino Ministero degli Esteri e non solo;
- b. nel caso, sopprimere la fermata durante le manifestazioni sportive (partite di calcio, concerti ed altro) per salvaguardare l'ordine pubblico;

6. SERVIZIO di LINEA

- a. Dal 13 giugno 2022, a Vigna Clara, tra andata e ritorno, al giorno passano:
 - 1. 18 treni, dal lunedì al venerdì,
 - 2. 16 treni, il sabato.
 - 3. **Quindi 9/8 corse giornaliere andata e ritorno (ogni due ore), che riteniamo siano insufficienti.**

5bis A TAL PROPOSITO PROPONIAMO

- a. un aumento di corse, perlomeno negli orari di punta, e portarle a **2 passaggi ogni ora**
- b. Dal 13 giugno 2022 il servizio . **Con sole 9 corse giornaliere, che riteniamo siano insufficienti.**

Fabio Massimo Zito

Segretario del Comitato di Quartiere "Fleming-Tor di Quinto"4