



DIBATTITO PUBBLICO

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

CONTRIBUTO E CONSIDERAZIONI IN MERITO
AL PROGETTO DI CHIUSURA DELL'ANELLO.

*Contributo di
Enrico Sciarra*

Anello Ferroviario di Roma

Contributo e Considerazioni in merito al progetto di chiusura dell'anello.

PREMESSA

Le considerazioni derivano dalla lunga storia dei progetti di chiusura dell'anello e sono state oggetto di confronto e condivisione tra tecnici motivati unicamente dalla volontà di migliorare il trasporto ferroviario pendolare e metropolitano della città di Roma e della Regione Lazio, operando con autonomia, concretezza e pragmatismo.

La questione del trasporto merci tra nord e sud del Paese che attraversa l'area romana non può e non deve rappresentare un vincolo per lo sviluppo del trasporto ferroviario locale.

Non si può predisporre un progetto che dice di voler risolvere i problemi per lo sviluppo del trasporto merci e di quello metropolitano mentre risulta sostanzialmente sbilanciato e finalizzato alle soluzioni prioritarie del passaggio delle merci da nord e sud, dalla linea dorsale alla linea tirrenica, dentro la città di Roma.

La soluzione del problema delle merci rappresenta una questione nazionale della quale deve farsi carico il Paese e deve prevedere due bypass merci a nord e sud dell'area romana, in questo modo tutte le rotaie e le infrastrutture ferroviarie dell'area romana potranno essere dedicate al trasporto ferroviario locale e metropolitano.

I ragionamenti e le considerazioni di seguito rappresentate riguardano il progetto Cintura Nord dell'Anello Ferroviario di Roma che si compone di tre lotti funzionali:

- Lotto 1. Tratta Valle Aurelia-Vigna Clara-Tor di Quinto comprensivo dei seguenti interventi:
 - Lotto 1A raddoppio della tratta Valle Aurelia-Vigna Clara per un'estensione di circa 7,2 km (attivazione 2025);
 - Lotto 1B. Nuovo collegamento Vigna Clara-Tor di Quinto con interscambio a Tor di Quinto, tra la nuova linea e la linea Roma-Civitacastellana-Viterbo, per un'estensione di circa 2 km (attivazione 2027).
- Lotto 2. Tratta Tor di Quinto-Val d'Ala e modifiche al PRG Tiburtina comprensivo dei seguenti interventi (attivazione 2030):
 - nuovo collegamento Tor di Quinto-Val d'Ala, per un'estensione di circa 2,4 km;
 - modifiche PRG Tiburtina e introduzioni comunicazioni a Roma Nomentana.
- Lotto 3. Bivio Pineto-Stazione Aurelia e Bivio Tor di Quinto-Smistamento dei seguenti interventi (attivazione 2035):
 - nuovo collegamento Bivio Pineto-Stazione Aurelia, per un'estensione di circa 4,4 km;
 - nuovo collegamento Bivio Tor di Quinto-Roma Smistamento, per un'estensione di circa 1,7 km.

In data 09/08/2022 il soggetto attuatore RFI ha comunicato intenzione di avviare il Dibattito Pubblico in merito all'intervento *NPP 0258 - Chiusura Anello Ferroviario di Roma, Tratta Vigna Clara -Tor*

di Quinto (Lotto 1 B) Tratta Tor di Quinto - Val d'Ala e modifiche al PRG Tiburtina (Lotto 2), intervento identificato dal CUP J31H03000180008. Contestualmente a tale comunicazione RFI ha trasmesso la documentazione di progetto, ottenendo l'avvio del dibattito in data 17 agosto 2022.

L'avvio del suddetto Dibattito Pubblico ha consentito di prendere visione dei contenuti del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'intervento. Da una prima analisi emergono alcune considerazioni in relazione ai seguenti aspetti:

1. Efficacia dell'intervento in relazione agli obiettivi di trasporto ferroviario descritti nel PFTE;
2. Chiusura dell'Anello;
3. Efficacia del nuovo collegamento Bivio Pineto-Stazione Aurelia;
4. Accessibilità ai servizi ferroviari dell'anello urbano di Roma nel quadrante nord-est;
5. Nuova stazione Tor di Quinto interamente su una struttura scatolare. Motivazione della scelta di non utilizzare il rilevato già predisposto;
6. Interferenza della nuova infrastruttura con lo sviluppo dell'Aeroporto dell'Urbe.

1. Osservazioni e proposte in merito alla efficacia dell'intervento in relazione agli obiettivi di trasporto ferroviario descritti nel PFTE

Il PFTE dell'intervento stabilisce, come descritto a pag.3 del documento *“Relazione illustrativa alternative di tracciato”* (NR4E00R10RHIF0001002A) del Lotto 1b, che *“La chiusura dell'anello ferroviario di Roma (Cintura Nord) ha come obiettivo la riorganizzazione del sistema infrastrutturale ferroviario della città. Gli interventi si compongono nello specifico di un itinerario di gronda alla capitale per il traffico merci e un potenziamento per i servizi di tipo metropolitano, al fine di rendere la rete meno vulnerabile a crisi localizzate.”*

Inoltre, in merito all'estensione del territorio interessato dall'intervento, il PTFE indica a pag.3 del documento *“Relazione tecnica di esercizio”* NR4E21R16RGES0001001A del Lotto 2, che *“L'area interessata dall'intervento riguarda il territorio di Roma e provincia, ma l'area vasta di ripercussione dei suoi effetti ha carattere regionale e interregionale, essendo Roma un nodo cruciale di attraversamento tra nord e sud del Paese”.*

In considerazione degli obiettivi dell'intervento e dell'estensione territoriale dell'area interessata, come sopra descritti, si rileva che la finalità *“di rendere la rete meno vulnerabile a crisi localizzate”* non sembra essere del tutto perseguita; difatti in caso di interruzioni sulla linea Tirrenica tra Roma San Pietro e Roma Tuscolana i treni diretti a Roma Termini potrebbero essere instradati sull'Anello Nord senza poter raggiungere agevolmente la destinazione finale di Roma Termini (l'elaborato *“Lotto 2 - Interventi puntuali fermata Nomentana e Roma Tiburtina”* NR4E21R10P7IF0001001A riporta gli interventi puntuali del PRG di Roma Tiburtina, lato Nomentana, senza fornire la previsione di tutto il piano del ferro della stazione al 2030; per una maggiore chiarezza ed una visione d'insieme sarebbe opportuno integrare l'elaborato atteso che ogni modifica ha potenziali effetti di *“carattere regionale e interregionale”*).

Nel corso del Dibattito pubblico ad esplicita domanda circa la riapertura dei binari 3 e 4 della fermata di Roma Nomentana, posti sull'Anello, RFI ha risposto che *“nessuno glielo ha chiesto”* (seduta pubblica tenutasi a Piazza Sempione).

Sempre in relazione al piano del ferro si rileva come il modello di esercizio sull'anello non sia un esercizio chiuso in quanto le relazioni in senso orario in partenza da Roma Tiburtina avvengono dai binari bassi della stazione mentre gli arrivi avvengono ai binari est di Roma Tiburtina (e viceversa nel caso di relazioni in senso antiorario). Questo modello *“aperto”* (a forma di C) oltre a comportare onerose occupazioni dei binari nella stazione Tiburtina per le operazioni di cambio banco, a discapito della capacità dell'infrastruttura, comporta anche scomode e disincentivanti rotture di carico per gli utenti.

Al fine di migliorare l'efficacia dell'intervento in ordine alle suddette criticità rendere *“la rete meno vulnerabile a crisi localizzate”* sarebbe stato utile prevedere:

- la continuità del piano del ferro dell'Anello che consenta di avere servizi di trasporto realmente ad anello e senza rotture di carico, prevedendo il collegamento non a raso dei tronchini dei binari 3 e 4 di Roma Tiburtina, lato Nomentana, con la linea merci in corrispondenza del lato sud di Ponte Lanciani (vedasi successivo punto 2);
- la previsione di un collegamento -almeno emergenziale- che consenta di instradare dalla linea Tirrenica, via Anello Nord, i servizi ferroviari diretti a Roma Termini in caso di indisponibilità della linea tra Roma San Pietro e Tuscolana. Peraltro, il collegamento in questione potrebbe essere utile per garantire un'alternativa all'invio dei treni da Roma Termini a Smistamento, via Roma Casilina.

2. Chiusura dell'Anello

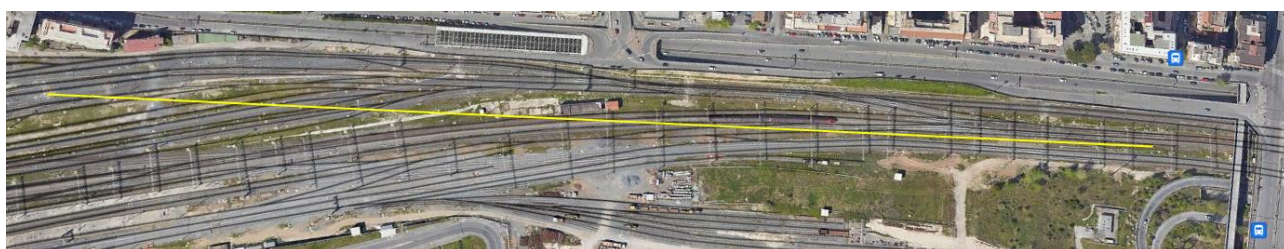
La nuova soluzione progettuale dell'Anello con innesto proposto a Val d'Ala rispetto alla soluzione precedente che prevedeva un bivio a raso sul viadotto di "Prato della Signora", peraltro, in corrispondenza di una predisposizione completata nei primi anni '90 del secolo scorso determina un sicuro beneficio per il traffico merci proveniente dalla linea Tirrenica in quanto si troverebbe instradato direttamente verso Roma Casilina attraversando l'impianto di Roma Tiburtina utilizzando l'attuale "linea merci"; a fronte di questo indiscutibile beneficio tutto l'impatto negativo della nuova soluzione ad "Anello aperto in forma di C", determinato dalla reale mancata chiusura del piano del ferro si ripercuote sul traffico pendolare proprio in una città che negli ultimi anni ha visto crescere congestione e incidentalità stradale probabilmente più di ogni altra città italiana. Avere un piano del ferro ad Anello vuol dire eliminare rotture di carico per cambiare treno a Roma Tiburtina che, corrispondono, nel migliore dei casi, a 20 minuti di risparmio di tempo a viaggio che garantirebbero realmente quella diversione modale nelle scelte di mobilità dei cittadini di cui ha bisogno la città.

A Pigneto, come proposto da Roma Servizi per la Mobilità e oggetto di confronto nel 2015/16 con RFI, dovranno essere realizzate le banchine sui binari merci, questo comporterà interventi sulla fiancata del vallo ferroviario, l'Amministrazione Comunale deve garantire che quello che è stato chiamato intervento "light" su Pigneto sia compatibile con la realizzazione delle banchine sui binari merci e sui lavori necessari per la fiancata del vallo.

Gli obiettivi primari dell'Anello devono essere la diversione modale dei passeggeri e delle merci dal trasporto su gomma al ferro contestualmente senza ingenerare conflitti tra treni merci, treni pendolari, treni del servizio del servizio universale IC o treni AV a mercato, senza favorire uno dei suddetti vettori.

Occorre garantire una chiusura dell'Anello (al limite imponendo anche geometrie plano-altimetriche del piano del ferro che determinano velocità ridotte ai treni) congiungendo NON A RASO i binari della linea merci con i binari bassi di Roma Tiburtina in analogia a quanto fatto sulla linea "Roma-Viterbo" tra le stazioni di Tuscolana e Ostiense nella radice degli scambi est di Roma Ostiense.

Nel caso di Roma Tiburtina il collegamento NON A RASO potrebbe essere realizzato collegando i tronchi dei binari 3 e 4 della Stazione con due nuovi bivi sulla linea merci a sud delle pile di Ponte Lanciani, una distanza in linea d'aria di circa 760 metri che potrebbe garantire una idonea soluzione progettuale.



È del tutto evidente che la realizzazione di tale infrastruttura deve essere progettata e realizzata entro la fase 3 in quanto la prevista realizzazione di un Anello aperto, in presenza dei nuovi servizi ferroviari passanti, comporterebbe un elevato incremento dei costi ed una dilazione dei tempi di realizzazione dell'opera e ne pregiudicherebbe la realizzazione.

La soluzione più utile allo sviluppo del trasporto ferroviario locale e conseguentemente allo sviluppo dell'integrazione modale efficiente del trasporto pubblico a Roma, è rappresentata da un anello ferroviario chiuso ad anello cioè a forma di O sui binari bassi di Tiburtina con i salti di montone a nord della Stazione ed evitando la scelta dell'instradamento su Val D'Ala.

Tentare di creare un itinerario di chiusura dell'anello partendo da Val D'Ala, per cercare di recuperare rispetto al progetto presentato, comporta una serie di complicazioni che vanno dal Pigneto, del quale si è detto, al Piano regolatore della Stazione Tuscolana.

La chiusura dell'anello, per il trasporto ferroviario locale e pendolare, non rappresenta il fine della chiusura per la chiusura ma un mezzo, una leva indispensabile, per realizzare una Circle line/ Ring che sia in grado di aumentare gli scambi con metro e servizi di superficie aumentando per gli utenti le possibilità di scambio e di composizione di itinerari e percorsi per spostamenti integrati.

Per questo è utile e indispensabile realizzare sull'anello ulteriori fermate, come si propone di seguito.

Il progetto di chiusura dell'anello va pensato con visione e ambizione e deve essere proiettato verso il futuro, è (e molto probabilmente rimarrà) il più importante investimento sul nodo ferroviario di Roma per i prossimi decenni, un'occasione unica che non può essere sprecata o compromessa da azioni ridotte e riduttive prive di sensibilità per il futuro e la Città di Roma.

Di seguito uno schematico del piano del ferro della Stazione di Roma Tiburtina (ante fase 5) dove **in rosso** sono rappresentati i nuovi collegamenti dei binari pari e dispari NON A RASO che consentirebbe la chiusura dell'Anello ferroviario (sul lato sinistro si distinguono chiaramente i tronchini dei binari 3 e 4 di Roma Tiburtina).

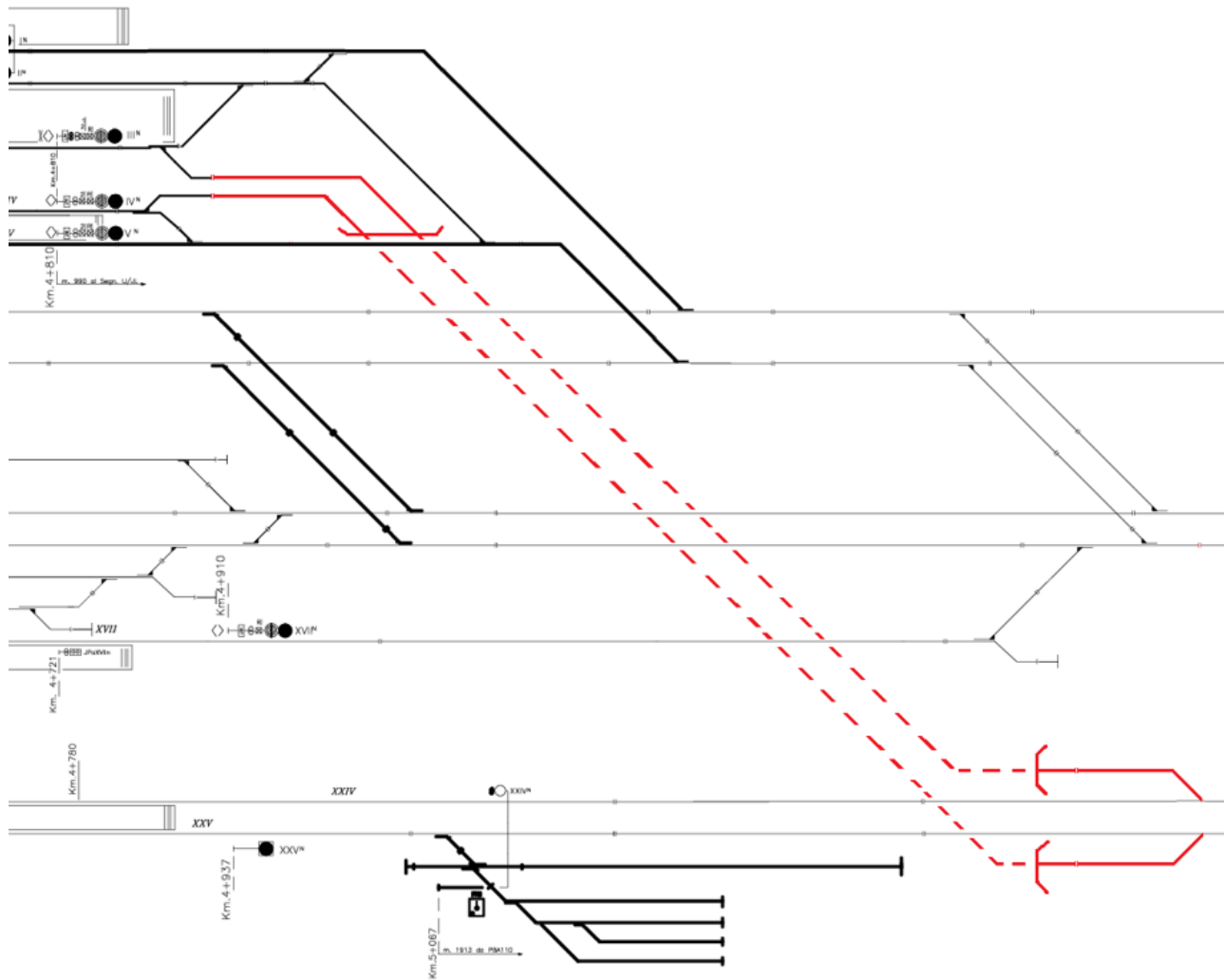


Figura 1: PRG di Roma Tiburtina (ante fase V da attivare a partire da aprile 2023). Proposta migliorativa per chiudere il piano del ferro dell'Anello alla Stazione di Roma Tiburtina.

3. Osservazioni e proposte in merito all'efficacia del nuovo collegamento Bivio Pineto-Stazione Aurelia

L'intervento in oggetto getta le basi per una riorganizzazione dei servizi ferroviari dell'anello urbano di Roma, di cui nel seguito evidenziamo gli aspetti relativi al collegamento con la linea tirrenica ed il quadrante ovest dell'area metropolitana di Roma.

Nell'elaborato "Studio di trasporto" (NR4E00R16RGTS0003001A) del Lotto 1B, pag.3 è riportato:
 "La realizzazione del progetto si prevede in tre fasi:

1. Realizzazione della tratta Valle Aurelia – Tor di Quinto ed apertura all'esercizio ferroviario entro l'anno 2027;
2. Realizzazione della tratta Tor di Quinto – Val D'Ala ed apertura all'esercizio ferroviario entro l'anno 2030;

3. *Realizzazione di un bivio di collegamento denominato “Pineto” che consenta attraverso la realizzazione di una breve bretella in parte in viadotto ed in parte in galleria di collegare la cintura nord alla linea Tirrenica Nord. In questa fase è inoltre prevista la realizzazione di un bivio di collegamento denominato “Tor di Quinto” la realizzazione di una bretella che, sfioccano ad est dell’omonima stazione, consente il collegamento della linea con l’impianto di Roma Smistamento. La realizzazione di entrambi i bivi è prevista entro il 2035.”*

Ad integrazione di quanto sopra, lo stesso documento a pag.16 precisa che “[...] all’anno 2035, oltre a quanto previsto al 2030, viene aggiunto:

- *il collegamento Bivio Roma Aurelio – Bivio Pineto di collegamento tra linea Tirrenica e Cintura Nord;*
- *la deviazione di tutte le relazioni Civitavecchia/Ladispoli – Roma Termini via Cintura Nord con soppressione delle fermate di Roma San Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense e Roma Tuscolana. Effettuano le fermate di Vigna Clara, Tor di Quinto, Val d’Ala, Roma Nomentana e Roma Tiburtina.”*

In merito a tale scenario infrastrutturale, il medesimo documento a pagina 27 indica che:

“In questo scenario, il traffico sulla “Cintura Nord” risulta composto dalle due differenti componenti osservate nello scenario 2030 a cui si aggiungono gli spostamenti legati ai servizi della FL5. Tale fenomeno è ben visibile tenendo conto che gli spostamenti attratti dal trasporto privato rimangono pressoché simili allo scenario 2030. Inoltre, bisogna comunque sottolineare che, nonostante la deviazione su questa tratta di 4 servizi Civitavecchia/Ladispoli – Roma Termini via Cintura, la maggior parte del flusso dei passeggeri della FL5 continua ad utilizzare i pochi servizi rimasti lungo la direttrice principale (Linea Tirrenica) dentro la città di Roma perché diretti alle importanti fermate di Roma San Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense, Roma Tuscolana e Roma Termini. La seguente tabella riporta la distribuzione di questi passeggeri considerando solo la domanda in direzione Roma, direzione prevalente nell’orario di punta della mattina.

Anno	Scenario di Progetto	
	Tirrenica	Cintura Nord
2020	4.960	-
2027	5.050	-
2030	5.100	-
2035	3.610	1.300
2055	3.890	1.420

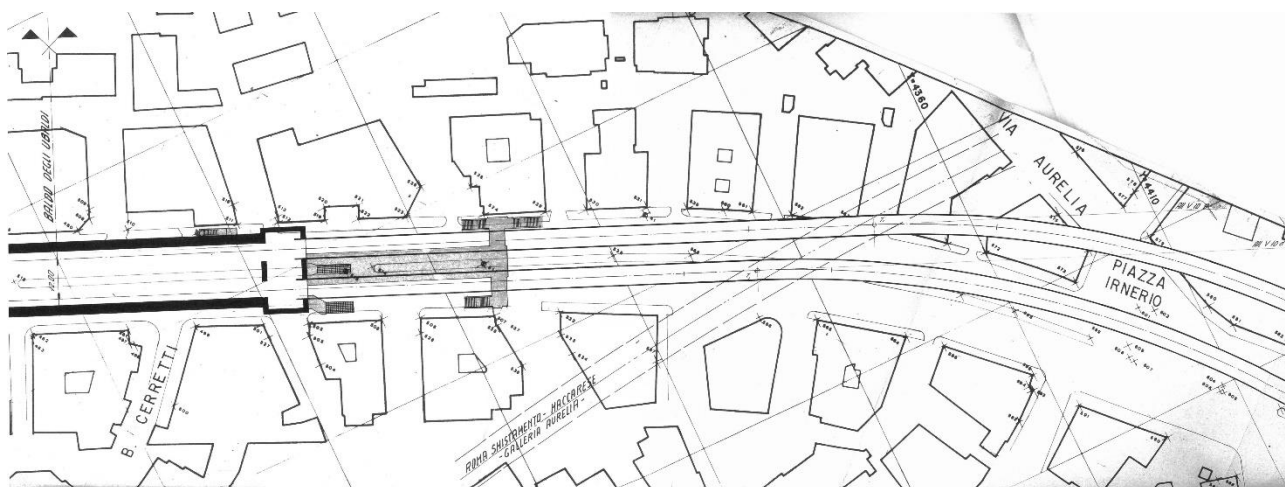
Figura 2: Distribuzione passeggeri lungo linea Tirrenica e Cintura Nord (dir. Roma).”

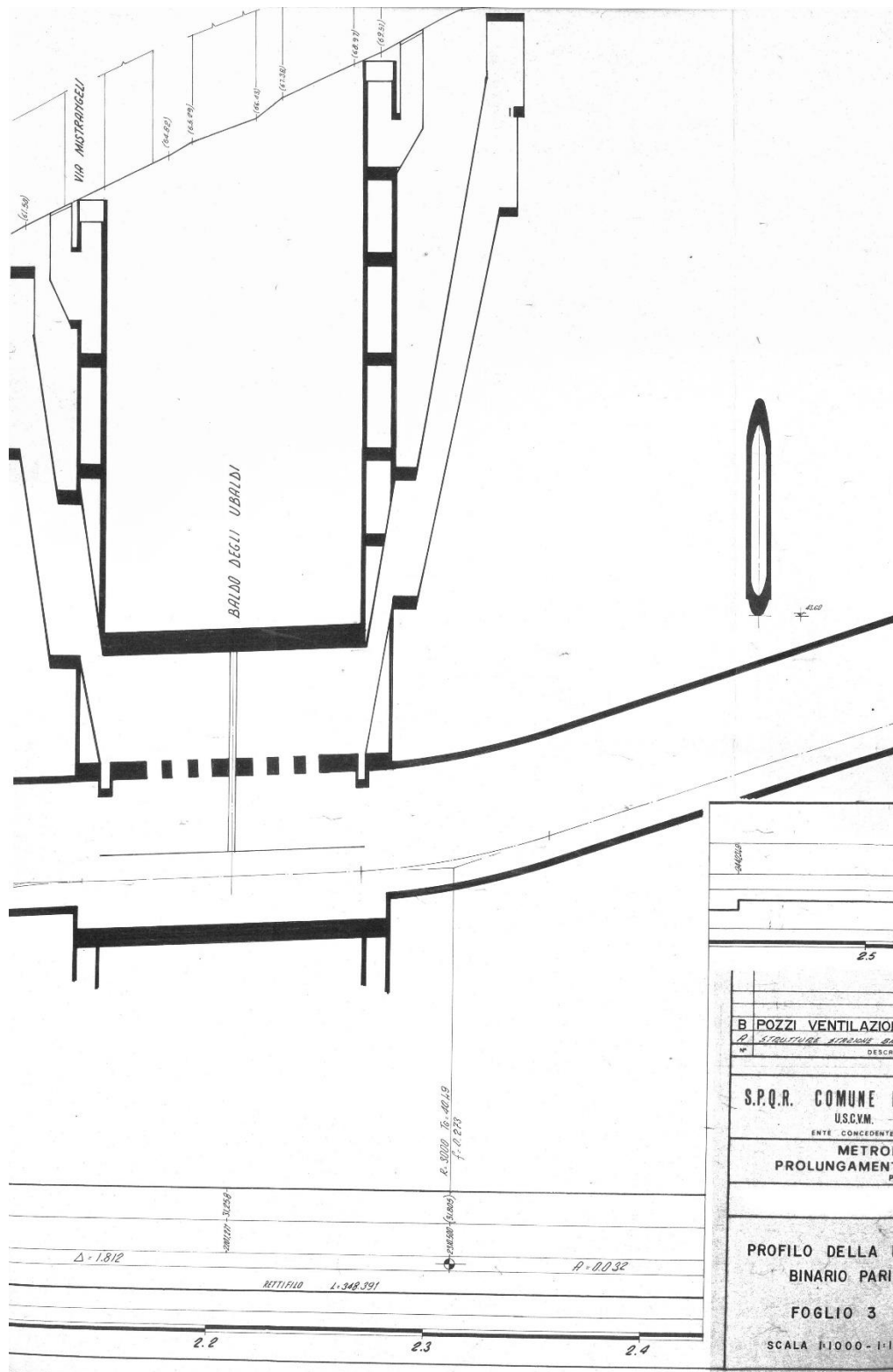
Se la distribuzione dei passeggeri stimata fosse confermata ex post, a fronte di 5.100 passeggeri nel 2030 proveniente dalla direttrice tirrenica nell’ora di punta antimeridiana, nel 2035 avremmo solo 4.910 passeggeri complessivi (tra passeggeri della linea tirrenica diretti a Roma Termini e passeggeri della line tirrenica diretti a Roma Tiburtina) a fronte di un oneroso nuovo collegamento e di servizi di trasporto con ulteriori relazioni dirette con località non esistenti in precedenza (Vigna Clara, Tor di Quinto e Val d’Ala) che, comunque, un minimo di nuova clientela è ipotizzabile che l’abbiano generata. Tale dato, se confermato, sarebbe emblematico sulla volontà dei pendolari di arrivare indiscutibilmente a Roma attraversando stazioni ben servite dai mezzi pubblici per poter continuare il loro viaggio fino alla destinazione finale:

- San Pietro (diverse linee di autobus dirette in centro, linea ferroviaria per Cesano-Viterbo);
- Roma Trastevere (linea 8 del Tram, diverse linee autobus, linea ferroviaria per Cesano-Viterbo, linea ferroviaria per l’Aeroporto di Fiumicino);
- Roma Ostiense (Linea B della Metropolitana, Ferrovia Roma-Lido, diverse linee di autobus, linea ferroviaria per Cesano-Viterbo, linea ferroviaria per l’Aeroporto di Fiumicino, servizi universali IC);
- Roma Tuscolana (Linea A della Metropolitana, diverse linee di autobus). Sosta di norma non assegnata ai treni provenienti dalla linea tirrenica;
- Roma Termini (Linee A e B della Metropolitana, diverse linee di autobus, nodo AV, treni regionali ed interregionali, servizi universali IC).

Rispetto a tale ipotesi di riorganizzazione dei servizi ferroviari dell’anello urbano di Roma, come noto ad RFI, nel 2011 Regione Lazio, Comune di Roma, Roma Servizi per la Mobilità, RFI e Trenitalia hanno proficuamente collaborato per individuare gli interventi infrastrutturali da realizzare in previsione della candidatura di Roma Capitale all’evento Olimpico del 2020. Tra gli interventi individuati che avrebbero dovuto confluire in un aggiornamento del Protocollo di Intesa del 14 febbraio 2006 vi era anche la previsione di fermata ferroviaria denominata “Baldo degli Ubaldi” sita tra il bivio Aurelio e il bivio Pineto. Le simulazioni di traffico all’epoca effettuate da Roma Servizi per la Mobilità dimostravano l’effettiva utilità di tale fermata che avrebbe garantito a tutto il litorale nord una immediata accessibilità alla rete della metropolitana di Roma che avrebbe ampiamente “compensato” il mancato arrivo a Roma Termini dei servizi ferroviari provenienti da Civitavecchia.

Alla luce di quanto sopra, al fine di assicurare che la proposta riorganizzazione dei servizi ferroviari assicuri la scelta ottimale tra tutte le alternative possibili, si ritiene opportuno chiedere una revisione e l’aggiornamento del documento “Analisi multicriteria” (NR4E00R16RGEF0005001A) del Lotto 1B includendo, oltre ai quattro scenari già messi a confronto, anche la realizzazione della fermata “Baldo degli Ubaldi” in corrispondenza dell’omonima fermata della Metropolitana di Roma, Linea A, al fine di consentire le successive superiori valutazioni politiche e programmatiche. La prossimità tra i due impianti, infatti, è tale (meno di 50 metri tra il mezzanino della fermata di ATAC e la galleria ferroviaria esistente) da consentire un agevole collegamento diretto tra le due fermate, come evidente nelle due immagini di seguito riportate.





Si rileva infatti che con il documento “Analisi multicriteria” (NR4E00R16RGEF0005001A) del Lotto 1B -rif. pagina 3- “l’attenzione viene riposta sull’interconnessione tra la Cintura e la linea Roma – Grosseto tramite la realizzazione di due bivi (bivio Pineto e bivio Aurelia), per la quale sono state sviluppate quattro alternative progettuali di tracciato per la chiusura del nodo”:

- due soluzioni “B” che prevedono il riutilizzo del Camerone Aurelia ed il riutilizzo della galleria esistente per il binario dispari e la realizzazione di una nuova galleria per il binario pari;
- due soluzioni “D” che prevedono la realizzazione di una nuova galleria sia per il binario dispari che per il binario pari.

In merito alle soluzioni alternative di tipo “B”, sarebbe utile verificare se il riutilizzo per il solo binario dispari della galleria esistente a doppio binario possa garantire la realizzazione della relativa banchina di fermata già nella sagoma della galleria esistente rendendo meno onerosa la realizzazione della fermata ferroviaria. Peraltro, la galleria in questione presenta un raggio di curvatura maggiore di 750 m tale da consentire la realizzazione di banchine di altezza a 550 mm rispetto alla quota del piano del ferro ed il luogo di ubicazione della nuova fermata di “Baldo degli Ubaldi” sarebbe ad una distanza tale dall’esistente “camerone Aurelia” tale da non determinare significativi problemi di capacità e di regolarità della circolazione alla nuova infrastruttura.

4. Osservazioni e proposte in merito all’accessibilità ai servizi ferroviari dell’anello urbano di Roma nel quadrante nord-est

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari nel quadrante nord-est, il documento “Studio di trasporto” (NR4E00R16RGTS0003001A) del Lotto 1B indica al paragrafo “8. Sintesi dei risultati e conclusioni”, pagina 50, quanto segue:

“I risultati delle simulazioni mostrano valori di carico massimo al 2035 di circa 1.500 passeggeri/h e 2.100 passeggeri/h rispettivamente tra le stazioni di Val D’Ala – Tor di Quinto e Tor di Quinto – Val D’Ala, valori importanti anche se inferiori ai traffici che si riscontrano sulle altre tratte della “Cintura”. Questo perché i servizi “nord” attraversano zone non particolarmente edificate o non particolarmente attrattive. Inoltre, si deve evidenziare come tali valori al 2035 siano significativamente dettati dallo spostamento di una parte di servizi (4 servizi) all-stop Civitavecchia/Ladispoli – Roma Termini via Cintura (circa 1.300 passeggeri/ora spostati al 2035 dalla linea tirrenica a Cintura Nord). Nonostante tale trasferimento di utenza, la maggior parte del flusso dei passeggeri della FL5 continua ad utilizzare i servizi rimasti lungo la direttrice principale (Linea Tirrenica) dentro la città di Roma perché diretti alle importanti fermate di Roma San Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense, Roma Tuscolana e Roma Termini. Si deve comunque sottolineare come strategicamente tale progetto permetta di dirottare alcuni servizi sul tratto a nord della Cintura e dunque liberare capacità per i servizi passanti a sud dell’anello.”

In considerazione dei risultati ottenuti con le simulazioni sopra descritte, si propone di valutare nel PFTE anche gli scenari con inclusione delle seguenti ipotesi, meglio descritte nel seguito:

- una fermata “Ponte Salario-Museo della Zecca” al fine di attrarre ulteriore domanda di trasporto;
- una fermata “Ponte Lanciani” da realizzare solo sull’anello (linea merci) al fine da diversificare l’offerta dei servizi (ad esempio dalla FL1) e di attrarre ulteriore domanda di trasporto.

Infine, nei documenti di cui al lotto 2 si chiede di includere l’adeguamento dei marciapiedi della fermata Roma Nomentana, binari 3 e 4, alla specifica tecnica di interoperabilità Persone a Ridotta Mobilità realizzando la rampa a servizio del marciapiede 3 e spostando le nuove banchine verso Via Nomentana così da consentire una differente geometria della curva d’ingresso in stazione, lato Fiume Aniene.

PONTE SALARIO.

L’introduzione della fermata “Ponte Salario”, posta circa tra la chilometrica di progetto 3+100 e la chilometrica 3+350, consentirebbe un immediato ed agevole scambio con gli autobus urbani ed extraurbani che percorrono la Via Salaria, con gli autobus urbani che percorrono la Via dei Prati Fiscali, sarebbe di riferimento per gli abitanti del quartiere Prato della Signora e costituirebbe la

destinazione ideale per chi deve andare per lavoro o svago al vicino centro commerciale nell'ex Area Lancia, all'Istituto Poligrafico e della Zecca dello Stato, al Museo della Zecca o nei tanti uffici e capannoni industriali presenti a meno di 500 metri nonché all'Aeroporto dell'Urbe. Laddove le analisi trasportistiche (O/D) da intraprendere dovessero confermare l'attrattività della fermata si è consapevoli che la sua realizzazione risulterebbe particolarmente onerosa in quanto determinerebbe dal punto di vista geometrico:

- una integrale modifica delle livellette del Lotto 2 e del Lotto 1B per rientrare nella pendenza massima in fermata del 2,5 ‰;
- una traslazione del viadotto Salaria-Prati Fiscali per consentire un incremento del raggio di curvatura fino ai 750 metri stabiliti per marciapiedi con incarozzamento a +55 cm sul piano del ferro.

Pur riconoscendo la maggior importanza ed elevazione delle opere d'arte, sin dalla stazione di Tor di Quinto, necessarie per la realizzazione della fermata Ponte Salaro, è ineludibile che la presenza di tale ulteriore fermata apporterebbe ingenti miglioramenti alla mobilità del quadrante, anche in considerazione del fatto che le numerose barriere presenti quali le strade a scorrimento veloce Via del Foro Italico, Via Salaria, Via dei Prati Fiscali, la presenza delle linee ferroviarie e fiumi Tevere e Aniene, impediscono ai potenziali utenti del TPL extraurbano Cotral e del TPL ATAC di raggiungere la zona in questione provenendo dalla Stazione Val d'Ala (circa 1,1 km di distanza).

Le suddette valutazioni potrebbero essere effettuate nell'ambito della necessità di rivedere la livelletta della linea nel suo complesso al fine di minimizzare l'interferenza della nuova infrastruttura ferroviaria con lo sviluppo dell'Aeroporto dell'Urbe di cui al successivo punto 6.

PONTE LANCIANI.

L'introduzione della fermata "Ponte Lanciani", da collocarsi a nord delle pile di Ponte Lanciani, già prevista dalla programmazione sia regionale che comunale, garantirebbe un'offerta di servizi di trasporto ai quartieri Nomentano-Italia, Ponte Lanciani, agli uffici della ex Motorizzazione, agli utenti dell'Ospedale Sandro Pertini ed al nuovo polo unico dell'ISTAT. L'elevato grado di antropizzazione dell'area servita, la disponibilità di spazi e la favorevole morfologia della linea in prossimità di ponte Lanciani creano le condizioni per ritenere questo intervento molto utile.



Figura 3: Ponte Lanciani, lato nord. Spazio per banchine e parcheggio di scambio.

Si rileva altresì che l'ipotesi di realizzare la fermata "Ponte Lanciani", così come quella "Baldo degli Ubaldi", era anch'essa prevista tra le proposte discusse nell'ambito del gruppo di lavoro del 2011 Regione Lazio, Comune di Roma, Roma Servizi per la Mobilità, RFI e Trenitalia.

La presenza di questa nuova fermata risulterebbe inoltre strategica nel caso di effettiva realizzazione del nuovo stadio dell'A.S. Roma Calcio nella Zona ex S.D.O.: difatti il nuovo impianto sportivo si troverebbe baricentrico tra le fermate Quintiliani e Tiburtina della linea B della Metropolitana e tra le stazioni Roma Tiburtina e Ponte Lanciani di RFI.

In caso di effettiva realizzazione del nuovo stadio della AS Roma a Pietralata la fermata potrebbe essere realizzata sia sulla linea merci (servizi Anello e FL2) che sulla linea lenta (servizi FL1 e FL3) assegnando la fermata straordinaria a quest'ultima linea solo in caso di eventi sportivi.

La presenza di una fermata a Ponte Lanciani potrebbe contribuire anche a mitigare i problemi di sovraffollamento della stazione Tiburtina determinati dagli eventi sportivi ospitati nello stadio atteso che *"circa il 32% dei tifosi (17.740) si muoverà in direzione sud per raggiungere sia la linea metropolitana B che i servizi ferroviari urbani e regionali"* utilizzando la stazione "ponte" di Tiburtina (rif. documento della AS. Roma *"Relazione sul traffico e sulla mobilità PAT-T-G.101-0-A3"* disponibile sul sito <http://www.urbanistica.comune.roma.it/101-news/news-ultimi-aggiornamenti/2275-stadio-pietralata-pub-interesse.html>)

Detto nuovo impianto di "Ponte Lanciani" risulta essere stato proposto -limitatamente ai servizi FL1- tra gli *"Interventi di Piano relativi all'infrastruttura ferroviaria nel lungo termine"* del Documento di Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica adottato con la Deliberazione della Giunta regionale del Lazio 30 dicembre 2020 n. 1050 (integrata dalla deliberazione 19 gennaio 2021 n. 5), ai sensi dell'art. 11 della legge regionale 16 luglio 1998 n. 30, nell'elaborato *"Il sistema ferroviario"*, peraltro riprendendo quanto già proposto nel Piano di Bacino della Provincia di Roma del 2007.

ULTERIORI APPROFONDIMENTI.

A margine di quanto già rappresentato, anche in considerazione dei risultati delle simulazioni sarebbe utile integrare gli studi con quanto proposto nel presente documento includendo tra i vari scenari anche servizi passanti sull'anello che siano la fusione dei servizi provenienti da Civitavecchia con quelli provenienti da Guidonia-Tivoli al fine di vedere eventuali ulteriori spostamenti generali dall'assenza di rotture di carico su dette relazioni. La Regione Lazio deve essere fatta partecipe di detti risultati per le relative valutazioni in merito agli eventuali servizi da attivare che sono di competenza della Regione Lazio.

5. Nuova stazione Tor di Quinto interamente su una struttura scatolare. Motivazione della scelta di non utilizzare il rilevato già predisposto.

In corrispondenza della stazione di Tor di Quinto, il percorso dell'originale e ambizioso progetto di chiusura dell'anello ferroviario insisteva su un rilevato ferroviario di proprietà delle FS, realizzato nella prima metà del 1900, in corrispondenza di Via Camposampiero.

Su tale rilevato risultano ad oggi "installate abusivamente" circa 70 attività (da deposito combustibili a officine per cromature, lavanderie, ecc.).

A tale riguardo il *"Dossier di Progetto"* (pag.11, Sez.1.5) riporta che *"Dopo un lungo periodo di sospensione, dovuto a molteplici criticità (... definizione delle migliori modalità di intervento sulle aree destinate al tracciato della Cintura Nord in zona Camposampiero), in data 01/12/2014 RFI*

stipula con Roma Capitale un Verbale d'Intesa con il quale si impegna ad attivare una "Prima fase funzionale dell'Anello Nord". [...] Un primo studio viene sviluppato nel 2015, ..., in cui si prevedeva di realizzare a Tor di Quinto una fermata di interscambio della nuova linea ferroviaria con la Roma – Civitacastellana – Viterbo (Ferrovia Roma Nord FL3). Gli esiti delle analisi confermavano gli allacci della nuova linea con la stazione di Roma Smistamento (bivio Salario) e con la linea FL1 (bivio Nomentano) tramite un bivio a raso, ovvero con flussi di traffico interferenti (binari che si incrociano alla stessa quota). Nel 2017, a seguito dell'aggiornamento del modello di esercizio, veniva avviato un ulteriore studio relativamente alla stazione di Tor di Quinto e al bivio Nomentano, prevedendo per quest'ultimo una configurazione a livelli sfalsati ovvero senza intersezione dei flussi di traffico, chiamato in linguaggio ferroviario "a salto di montone", in luogo della soluzione con intersezione dei flussi, chiamata "a raso"".

Alla luce di quanto sopra riportato emerge il fatto che il progetto sottoposto a dibattito pubblico non prevede più l'utilizzo del rilevato di Via Camposampiero preferendo la realizzazione della nuova struttura scatolare.

Questa modifica del tracciato rispetto all'originario progetto di chiusura dell'anello comporta una impattante opera d'arte (anche dal punto di vista degli aspetti manutentivi), con la conseguente necessità di realizzare le strutture in elevazione per la nuova stazione FS di Tor di Quinto ed i viadotti in ingresso e uscita dalla stessa.

Al riguardo nei documenti progettuali non sono chiare le motivazioni alla base della suddetta scelta progettuale. Si chiede di averne evidenza completa.

6. Interferenza della nuova infrastruttura ferroviaria con lo sviluppo dell'Aeroporto dell'Urbe.

L'Aeroporto dell'Urbe di Roma è interessato da un progetto ENAC che ne prevede la riconfigurazione dell'infrastruttura aeroportuale mediante la realizzazione di una nuova pista, più lunga e di differente direzione il cui cono di atterraggio/decollo, lato sud, si troverebbe fortemente ostacolato dalla presenza della nuova infrastruttura ferroviaria così come proposta nella nuova soluzione progettuale (scavalco su Val d'Ala). Al riguardo, nei documenti progettuali non si ha una chiara evidenza della compatibilità dei due interventi ferroviario e aeronautico.

Ciò rappresentato, tenuto anche conto che gli interventi in argomento non impattano su risorse PNRR o FSC (per le quali sono previste il rispetto di milestone e target), si propone di riprogettare, rimodulare e ritarare anche integrando l'attuale documentazione progettuale così da perseguire con efficacia gli obiettivi di "rendere la rete meno vulnerabile a crisi localizzate", ponendo concretamente le premesse di sviluppo del trasporto ferroviario metropolitano.

La decisione sul progetto di chiusura dell'anello ferroviario porta con sé la necessità di revisione del PUMS della città di Roma e la totale riscrittura del PUMS di Città Metropolitana.