

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA

DOMANDE AL PROMOTORE E AI PROGETTISTI

Sommario

Nota introduttiva.....	4
1 Questioni metodologiche	5
1.1 Analisi multicriteria delle alternative	5
1.2 Modello di traffico.....	5
2 Alternative di tracciato.....	6
2.1 L'Anello Ferroviario: una "O" oppure una "C"?.....	6
2.2 La scelta di un tracciato diverso da quello ipotizzato in passato	7
2.3 I collegamenti dell'anello con le linee esistenti	7
2.4 La scelta del passaggio in sopraelevata	8
3 Le stazioni e le fermate	8
3.1 Tor di Quinto.....	9
3.2 Val d'Ala	10
3.3 Roma Termini.....	10
3.4 Suggerimento di nuove fermate.....	11
3.4.1 Policlinico Gemelli.....	11
3.4.2 Olimpico - Farneto	11
3.4.3 Nomentana	11
3.4.4 Pigneto.....	11
3.4.5 Giuochi Istmici.....	12
3.4.6 Baldo degli Ubaldi	12
3.4.7 Ponte Salario.....	12
3.4.8 Ponte Lanciani	12
4 Potenziamento della capacità della linea	14
5 Il trasporto merci.....	15
6 Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni.....	16
6.1 Aspetti metodologici.....	16



6.1.1	Il rumore	16
6.1.2	Le vibrazioni	16
6.1.3	Le polveri sottili	17
6.2	La stazione di Vigna Clara	17
6.3	Via Tuscia e via Monterosi	18
6.4	Via del Foro Italico.....	20
6.5	Stazione di Tor di Quinto.....	20
6.6	Tratta Tor di Quinto – Val d’Ala.....	21
6.7	Stazione di Val d’Ala.....	21
6.8	Aeroporto dell’Urbe.....	23
7	Partecipazione dei cittadini.....	23
8	Finanziamenti e costi	23

Nota introduttiva

Nel corso del Dibattito Pubblico sul progetto di Chiusura dell'Anello ferroviario di Roma sono state rivolte numerose domande ai rappresentanti di RFI, promotore del progetto, e ai progettisti di Italferr, società che ha elaborato il progetto. A molte di esse è stata data risposta orale durante gli incontri tecnici e di confronto con la collettività, tenutisi tra il 14 e il 23 marzo c.a., le cui registrazioni sono disponibili sul sito web del dibattito (<https://dp.anelloferroviarioroma.it/>).

Altre domande sono state raccolte:

- durante le attività preparatorie al dibattito, principalmente in sede di intervista agli stakeholder di maggior rilievo,
- nel corso degli incontri, sia tecnici sia con la popolazione residente nei pressi della nuova infrastruttura,
- mediante l'invio di "contributi" da parte del pubblico, sia tramite il format presente nel sito sia all'indirizzo coordinamento@dpanelloferroviarioroma.it.

Il presente documento raccoglie, pertanto, le domande formulate dagli stakeholder istituzionali e dalla collettività mediante l'invio di documenti scritti o l'uso delle chat attive durante il ciclo di incontri, con una importante integrazione: il Coordinatore ha ritenuto, infatti, di riproporre all'interno del documento anche i quesiti posti in forma orale dalla collettività, al fine di inquadrare in un'unica sede tutti i temi rilevanti che sono stati oggetto di dibattito.

Le domande sono state riformulate dal Coordinatore con l'obiettivo di condensare e sintetizzare molti interventi che, nei diversi incontri, si sono spesso soffermati sulle medesime problematiche. Nel documento finale, le domande saranno precedute da una sintesi degli argomenti portati nel dibattito e dai riferimenti ai documenti inviati e agli interventi effettuati.

Le questioni emerse sono presentate nel documento secondo il seguente ordine logico:

1. Questioni metodologiche
2. Alternative di tracciato
3. Le stazioni e le fermate
4. Potenziamento della capacità della linea
5. Il trasporto merci
6. Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni
7. Partecipazione dei cittadini
8. Finanziamenti e costi.

1 Questioni metodologiche

Nell'ambito della fase dibattimentale, due aspetti metodologici sono stati oggetto di contributi, anche critici, da parte di esperti, che hanno inoltrato conseguentemente richiesta di maggiori informazioni e approfondimenti.

1.1 Analisi multicriteria delle alternative

È stato fatto notare che il dibattito pubblico dovrebbe comunicare con semplicità i criteri utilizzati per fare le scelte: un buon esempio sono le Matrici a Multicriteri, dove le diverse alternative, elencate nelle colonne, sono valutate in modo omogeneo attraverso un giudizio sintetico espresso da semafori: Verde è positivo, Giallo è intermedio, Rosso è negativo. Mediante il sito del dibattito è possibile accedere con facilità ai documenti “Analisi Multicriteri” per entrambi i lotti. Si tratta, però, di documenti tecnici di non facile lettura e nei quali non è agevole risalire dalle figure ai valori assegnati alle diverse dimensioni esaminate. Inoltre, Sia il Dossier di Progetto che i documenti “Relazione illustrativa alternative di tracciato” e “Analisi multicriteria” non mostrano la matrice sinottica a multicriteri.

Domanda 1 – È possibile fornire documentazione aggiuntiva in maniera da rendere più completa e facilmente comprensibile l'analisi multicriteria utilizzata per selezionare l'alternativa prescelta?

1.2 Modello di traffico

È stato innanzitutto affermato che “il modello di Ripartizione Modale utilizzato non è stato chiesto a Roma Servizi per la Mobilità” e si chiede, pertanto, se gli scenari utilizzati (infrastrutturale, dei servizi e della regolazione del traffico – es. istituzione della *congestion charge*) siano stati condivisi con il Comune di Roma.

Domanda 2 – Con quali autorità sono stati condivisi gli scenari di riferimento per il Modello di Ripartizione?

Il contributo inviato da Roma Servizi per la Mobilità contiene, inoltre, molti quesiti e puntualizzazioni tecnici che non si ritiene utile riportare in questo documento sintetico: si richiede, quindi, una risposta specifica mediante un allegato tecnico. Si riporta, invece, la seguente domanda, che è certamente di interesse più generale.

Domanda 3 – Perché al 2051, preso come riferimento per la domanda di trasporto, nello scenario di riferimento i carichi non presentano nessun incremento rispetto allo scenario di partenza e quindi nemmeno l'effetto demografico, mentre lo scenario di progetto sì?

2 Alternative di tracciato

Come era prevedibile, il tema che ha ricevuto maggiore attenzione è stata la scelta del tracciato e delle soluzioni progettuali.

2.1 L'Anello Ferroviario: una "O" oppure una "C"?

È stato bene illustrato e ampiamente discusso il fatto che l'infrastruttura progettata non consenta un esercizio "chiuso", dato che le relazioni in senso orario in partenza da Roma Tiburtina avvengono dai binari indicati con i numeri bassi mentre gli arrivi avvengono ai binari contrassegnati con i numeri alti (e viceversa nel caso di relazioni in senso antiorario). Chi utilizza l'Anello ferroviario e deve passare da Tiburtina, in questa stazione deve cambiare treno, andando ai binari collocati al lato opposto di quello dove è arrivato.

Una prima domanda è quindi la seguente.

Domanda 4 – Le ragioni di questa scelta sono motivate dalla impossibilità di avere altre soluzioni o da ragioni di natura tecnica/economica?

La domanda successiva, è, conseguentemente, questa.

Domanda 5 – Come è stato valutato l'impatto che la struttura progettuale adottata potrà avere sui futuri sviluppi della capacità dell'infrastruttura e dell'offerta commerciale di lungo periodo?

Diversi sono stati gli interventi di esperti che hanno ipotizzato soluzioni a questo inconveniente. Un primo suggerimento è di "realizzare lo sfiocco dalla direttissima nel rettilineo precedente, venendo da Nomentana. In tale area non si toccano le sponde del Fiume Aniene, non si deve spostare la sommità arginale dove è ubicata una pista ciclabile. Si propone quindi l'allaccio alla linea storica Roma Firenze FL1. Con tale soluzione l'attestamento alla Stazione Tiburtina avverrà nel lato interno dell'Anello, permettendo di realizzare una linea circolare continua".

Domanda 6 – È stata esaminata questa possibilità? In caso affermativo, come è stata valutata?

Un altro suggerimento ipotizza la congiunzione, non a raso, dei 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.

Domanda 7 – È stata esaminata questa possibilità? In caso affermativo, come è stata valutata? Sarebbe possibile inserirla nella progettazione del Lotto 3?

Alcuni hanno chiesto di studiare la possibilità di realizzare altri interventi anche a valle della stazione Tiburtina che garantiscano la continuità di servizi sull’intero anello, eventualmente intervenendo nei pressi della fermata di Pigneto.

Domanda 8 – Questa soluzione è già stata valutata? In caso negativo, si ritiene possibile studiarla, nella successiva fase di progettazione?

2.2 La scelta di un tracciato diverso da quello ipotizzato in passato

La soluzione progettuale presentata si discosta dal tracciato previsto in passato, che utilizzava terreni di RFI che nel tempo sono stati occupati da attività artigianali. Senza entrare nel merito della situazione giuridica di queste occupazioni, peraltro tema solo sfiorato nel corso del dibattito, sembra importante chiedere quali siano i motivi della scelta. Inoltre, pur non essendo propriamente tema di questo dibattito, sembra opportuno dar voce alle richieste di indicazioni sul futuro assetto delle aree prima destinate a sedime ferroviario e che il nuovo tracciato non utilizza.

Domanda 9 – Quali sono i motivi che hanno fatto scegliere un diverso tracciato rispetto a quello previsto in passato? È vero, come affermato nel dibattito, che questa scelta “*fa lievitare i costi del progetto fino a raddoppiarli*”? Al momento, sono state assunte decisioni in merito al futuro utilizzo delle aree a demanio ferroviario che non saranno utilizzate?

2.3 I collegamenti dell’anello con le linee esistenti

La funzione dell’Anello ferroviario è di integrare il trasporto strettamente locale con servizi di media e lunga percorrenza, al servizio dell’intera città metropolitana e di linee di interesse nazionale. In questa ottica, sono state sollevate richieste di chiarimento e suggerimenti.

Un primo tema riguarda i collegamenti dell'anello con le linee nord e sud ovest, i cosiddetti "colli d'oca": pur non facendo parte dei lotti sottoposti a questo DP è importante conoscere quale sia la posizione di RFI e a quale stadio sia giunta la loro realizzazione.

Domanda 10 – I collegamenti con le linee a nord e sud ovest, i cosiddetti "colli d'oca", sono ritenuti da RFI essenziali per il pieno funzionamento dell'anello? A quale punto di programmazione / progettazione / finanziamento si trova la loro realizzazione? È possibile una previsione di massima della loro entrata in funzione?

I partecipanti agli incontri e gli stakeholder sono tornati più volte sul collegamento con Fiumicino e l'aeroporto Leonardo da Vinci. È stato affermato che "anche nello scenario di progetto un passeggero proveniente da Nord sarà costretto a fare il cambio treno a Trastevere o a Tiburtina".

Domanda 11 – Si conferma che anche nello scenario di progetto per andare a Fiumicino provenendo da nord sarà necessario cambiare treno a Trastevere? È stata pensata una soluzione per consentire servizi diretti tra le stazioni a nord della città e l'aeroporto?

2.4 La scelta del passaggio in sopraelevata

La scelta progettuale di procedere in via sopraelevata è stata oggetto di molte domande e contestazioni, soprattutto per l'impatto visivo che essa produce. Rimandiamo alle sezioni specifiche per un approfondimento sulle strade maggiormente interessate. In via generale, molti interventi hanno fatto riferimento all'intenzione di demolire le sopraelevate stradali costruite nel passato, chiedendosi perché, mentre si eliminano quelle, se ne costruisce un'altra. I progettisti hanno ampiamente spiegato il motivo di queste scelte: tuttavia, per completezza del documento, si ritiene opportuno riprendere sinteticamente il tema attraverso le seguenti domande.

Domanda 12 – Quali sono stati i motivi che hanno portato a scegliere la via sopraelevata? In particolare, perché il percorso, totalmente o parzialmente in sotterranea non è stato ritenuto possibile? Se la ferrovia fosse utilizzata solo da treni passeggeri, il percorso in sotterranea sarebbe stato, totalmente o parzialmente, possibile? Quali accorgimenti tecnici e architettonici sono stati previsti per limitare le interferenze e l'impatto visivo?

3 Le stazioni e le fermate

Numerosi sono stati gli interventi che hanno sollecitato l'apertura di nuove fermate o la modifica di quelle esistenti: a molte di queste richieste è stata data ampia risposta nel corso del dibattito. Si ritiene, tuttavia, opportuno riproporre le domande per dare completezza al panorama delle

questioni discusse. In questa sezione, trovano trattazione gli aspetti di natura prettamente ferroviaria, mentre più avanti saranno approfondite le problematiche legate all'inserimento delle stazioni e della linea nel contesto territoriale.

3.1 Tor di Quinto

Diversi esperti hanno evidenziato l'opportunità di rendere a quattro binari la stazione di Tor di Quinto, per assicurare una maggiore flessibilità e potenzialità alla Stazione, in ragione della contestuale presenza di servizi metropolitani, regionali e di adduzione veloce all'aeroporto, che andranno naturalmente a convivere e a creare reciproci condizionamenti.

Domanda 13 – Questa soluzione è stata esaminata? In caso affermativo, quali sono i motivi per i quali non è stata scelta?

È stata anche espressa l'opportunità di realizzare a quattro binari la tratta Tor di Quinto e l'interconnessione con la "linea merci", o, almeno, la realizzazione del ponte sul Tevere già predisposto per accogliere i quattro binari, posizionando, se necessario, la pista ciclabile sotto il piano del ferro.

Domanda 14 – Questa soluzione è stata esaminata? In caso affermativo, quali sono i motivi per cui non è stata scelta?

Attraverso uno specifico contributo, la Direzione Infrastrutture e Mobilità della Regione Lazio ha formulato una serie di richieste in merito alle caratteristiche tecniche della stazione di Tor di Quinto finalizzate a garantire piena compatibilità con la stazione ASTRAL: si tratta di dettagli tecnici che non si ritiene utile riportare in questo documento sintetico, ma che sono reperibili nel documento citato. Si richiede quindi una risposta specifica mediante un allegato tecnico. Sembra però opportuno richiedere una risposta generale sulle specifiche richieste.

Domanda 15 – Si conferma che il progetto prevede tutte le soluzioni tecniche necessarie per assicurare piena efficienza alla stazione ASTRAL? In particolare, si assicura che le banchine saranno attrezzate con segnaletica per non vedenti, impianto di illuminazione, pannelli a messaggio variabile per le informazioni al pubblico, sistema di diffusione sonora, idranti antincendio e idranti di lavaggio, telecamere di controllo dei viaggiatori?

3.2 Val d'Ala

Chiarimenti sono stati chiesti in merito all'assetto funzionale della stazione di Val d'Ala: la stazione è a quattro binari tutti serviti da banchine. Nel corso dell'incontro tenutosi presso la sede del Municipio III, non è risultato a tutti chiaro l'assetto dei binari in stazione, né la loro funzione. Preoccupazione è stata anche espressa alla notizia che il lotto non è ancora completamente finanziato.

Domanda 16 – Si conferma che tutti e quattro i binari saranno serviti da banchine e saranno quindi al servizio di treni passeggeri? I due binari centrali saranno alla stessa quota di quelli esterni? I due binari centrali saranno di passaggio per i treni merci diretti allo scalo di Roma Smistamento?

Domanda 17 – Si conferma che questo lotto non è ancora completamente finanziato? Qualora le due banchine centrali non fossero indispensabili, non si potrebbe risparmiare evitando la loro costruzione?

Una richiesta particolare formulata in sede di dibattito riguarda la denominazione della stazione di Val d'Ala: per valorizzare l'ambito territoriale esistente attorno all'area di intervento, sarebbe utile denominare la stazione di Val D'Ala come "Val D'Ala – Parco delle Valli – Conca D'Oro", o semplicemente "Conca D'Oro – Parco delle Valli".

Domanda 18 – Sarebbe possibile denominare la stazione di Val D'Ala come "Val D'Ala – Parco delle Valli – Conca D'Oro", o semplicemente "Conca D'Oro – Parco delle Valli"?

3.3 Roma Termini

Nel corso del dibattito pubblico è stata presentata una ipotesi di servizio ferroviario metropolitano incentrata sulla stazione di Roma Termini, definita in base alla sua forma, "cardioide": l'Anello verrebbe utilizzato facendo convergere i servizi circolari su Termini, dove si avrebbe una rottura di carico, come nel progetto avviene a Tiburtina, con il vantaggio di poter utilizzare la forte capacità di connessione fornita dalla stazione.

Domanda 19 – L'ipotesi di servizio metropolitano incentrato su Roma Termini, il "cardioide", trova nella soluzione infrastrutturale proposta ostacoli tali da renderla impossibile? La sua eventuale implementazione richiederebbe investimenti aggiuntivi?

3.4 Suggerimento di nuove fermate

3.4.1 Policlinico Gemelli

È stata sollecitata una fermata in prossimità del policlinico Gemelli, considerata l'importante domanda di trasporto generata.

Domanda 20 – Perché non è stata prevista una fermata nei pressi del policlinico Gemelli tra Valle Aurelia e Vigna Clara? Sarebbe possibile inserirla?

3.4.2 Olimpico - Farneto

La fermata “Olimpico – Farneto”, aperta in coincidenza dei Mondiali di Calcio svoltisi a Roma nel 1990, non è prevista nel nuovo disegno funzionale dell'Anello e di essa è stata da più voci sollecitata la riapertura, anche in considerazione della sua vicinanza allo sviluppo della Metro C in quell'area.

Domanda 21 – Per quale motivo non è stata prevista la riapertura della fermata “Olimpico Farneto” che dà servizio allo stadio e consentirebbe l'interscambio con la linea C?

3.4.3 Nomentana

Diversi interventi si sono concentrati sulla opportunità di realizzare una fermata nella stazione Nomentana, che consentirebbe lo scambio con la linea Orte – Fiumicino, oltre che con la Metro B1 alla fermata di Libia.

Domanda 22 – Perché non è stata prevista una fermata a Nomentana? Sarebbe possibile inserirla?

3.4.4 Pigneto

Diversi interventi si sono soffermati sulla zona Pigneto, sottolineando l'opportunità di un interscambio con la linea Metro C.

Domanda 23 – Perché non è prevista una fermata a Pigneto? Sarebbe possibile inserirla, anche in considerazione della possibilità di interscambio con la linea Metro C?

È stata anche sollecitata una revisione del progetto in corrispondenza della stazione di Pigneto, dove, al momento, non è stata prevista alcuna fermata dell'Anello, né sono state progettate banchine passeggeri. Di fatti, è stato sostenuto che la realizzazione delle banchine risolverebbe il problema della mancata chiusura dell'Anello, oltre ad offrire, come già segnalato, un importante servizio di interscambio con la linea Metro C.

Domanda 24 – A Pigneto, sarebbe possibile realizzare le banchine su entrambe le linee esistenti? Il diverso instradamento tra Tiburtina e Pigneto potrebbe consentire la realizzazione di servizi circolari senza rottura di carico?

3.4.5 Giuochi Istmici

È stato affermato che i progettisti della Metro C hanno previsto che l'incrocio con l'anello ferroviario nord sia ubicato in corrispondenza della futura fermata dei Giuochi Istmici.

Domanda 25 – Perché non è prevista una fermata a Giuochi Istmici, dove sarà previsto il passaggio della Metro C? Sarebbe possibile inserirla?

3.4.6 Baldo degli Ubaldi

È stato richiesto di prendere in considerazione la fermata “Baldo degli Ubaldi” in corrispondenza dell'omonima fermata della Metro A. 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.

Domanda 26 – Perché non è prevista una fermata a Baldo degli Ubaldi? Sarebbe possibile inserirla?

3.4.7 Ponte Salario

Alcuni contributi e interventi hanno posto l'attenzione sull'opportunità di prevedere una fermata in corrispondenza della zona industriale della Salaria, dove sono presenti l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, il Museo della Zecca, molti uffici e capannoni industriali, il centro commerciale nell'ex Area Lancia, tutti a una distanza entro i 500 metri. Chi ha avanzato questa proposta ha, però, anche messo in evidenza che la sua realizzazione risulterebbe particolarmente onerosa in quanto determinerebbe la necessità di rilevanti modifiche dal punto di vista geometrico.

Domanda 27 – Perché non è prevista una fermata in corrispondenza della zona industriale Salaria? Sarebbe possibile inserirla? Il motivo economico è stato determinante nella decisione o hanno prevalso motivazioni tecniche?

3.4.8 Ponte Lanciani

È stata sollecitata l'introduzione di una fermata “Ponte Lanciani”, da collocarsi a nord delle pile di Ponte Lanciani, già prevista dalla programmazione regionale e comunale. Questa 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. È stato affermato 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.

Domanda 28 – Perché non è prevista una fermata in corrispondenza di Ponte Lanciani? Sarebbe possibile inserirla?

4 Potenziamento della capacità della linea

Il DP ha dato modo ad alcuni esperti di progettazione di inviare contributi e fare interventi suggerendo di potenziare la struttura dell'Anello ferroviario, sia con la previsione di tratti a quattro binari, sia potenziando alcune stazioni in modo da favorire la circolazione di treni con diversa velocità.

Un punto ampiamente dibattuto è stata la capacità in base alla quale è stato sviluppato il progetto: diversi interventi hanno fatto notare che mentre il modello di esercizio prevede a regime un massimo di 8 treni l'ora per senso di marcia, il PUMS della città metropolitana prospetta l'utilizzo di ben 18 tracce, occupate da treni circolari, suburbani e Leonardo Express. Sembra opportuno riproporre in questa sede la domanda.

Domanda 29 – Per quale frequenza massima è stato progettato l'Anello ferroviario? Vi sono impedimenti oggettivi che impediscono di realizzare una infrastruttura con maggiore capacità? Sarà possibile, in futuro, aumentare la capacità, sviluppando l'attuale progetto in punti particolari?

Uno dei contributi fa riferimento ad un progetto, già presentato a RFI e supportato da una raccolta di 1.000 adesioni, che prevede di raggiungere una frequenza di treni in partenza dalla stazione di Vigna Clara verso Ostiense e viceversa circa ogni 30 minuti.

Domanda 30 – L'infrastruttura in progetto renderà possibile, in futuro, realizzare quanto richiesto?

Un'ulteriore osservazione riguarda la stazione di Vigna Clara che, per consentire maggiore flessibilità di utilizzo dell'Anello in entrambe le direzioni, dovrebbe essere realizzata a quattro binari.

Domanda 31 – Su quanti binari verrà espletato il servizio viaggiatori nella tratta Tor di Quinto – Val D'Ala? Perché la stazione di Vigna Clara non è stata prevista a quattro binari in modo da favorire la circolazione di treni a diversa velocità?

Altro punto del progetto che da alcuni è stato giudicato limitante riguarda la tratta da Smistamento a Tor di Quinto. Invece di innestare la coppia di binari che proviene da Smistamento direttamente sulla linea di chiusura dell'Anello, la proposta avanzata è di andare in affiancamento, da Smistamento fino alla stazione di Tor di Quinto, da realizzarsi a quattro binari, di cui due passanti, per poi confluire in una sola coppia con un "salto di montone". Si sostiene che, in considerazione della precedenza dell'Alta Velocità, l'incrocio "a raso" della linea da Smistamento avrà un impatto sulla circolazione dei treni sull'Anello, nei due sensi di marcia, imponendo un limite alle frequenze.

Domanda 32 – Si concorda con l'affermazione che l'inserimento a raso sulla linea da Smistamento imporrà un limite alle frequenze dell'Anello ferroviario? Si ritiene opportuno raccogliere il suggerimento di potenziare la struttura come indicato nel DP?

5 Il trasporto merci

Il tema del trasporto merci sulla linea in progetto è stato ampiamente dibattuto, con riferimento sia alle esternalità che questo traffico potrebbe produrre, sia alle interferenze con il servizio passeggeri.

Viene innanzitutto chiesto un chiarimento sul modello di esercizio previsto: nel modello di esercizio si parla di 282 treni/giorno a regime, di cui 30 merci, 36 lunga percorrenza e 216 regionali.

Domanda 33 – Il modello fa riferimento ai treni complessivi sull'arco nord o ai treni per direzione? La frequenza indicata di 7,5 minuti (8 treni l'ora) è la capacità massima dell'anello nord o la frequenza massima dei treni regionali (che fanno fermate)?

Domanda 34 – Perché il frontespizio della "Relazione illustrativa alternative di tracciato" di Italferr è intitolato: "Gronda merci. Gronda merci di Roma cintura nord"?

Una serie di interventi ha, quindi, chiesto di comprendere quale sia il ruolo del nodo di Roma, e in particolare della linea in progetto, nel quadro del trasporto merci italiano. Anche se questa tematica deborda in modo evidente dal perimetro del DP, si ritiene necessario dedicare una domanda a questo tema. In particolare, segnalando che gli intervenuti concordano sull'opportunità di "raddoppiare la quota di trasporto merci in ferrovia" si chiede quanto segue.

Domanda 35 – L'infrastruttura in progetto è tale da permettere al nodo di Roma di servire in maniera adeguata il traffico ferroviario merci previsto dai piani di sviluppo nazionali? In caso di risposta negativa, sono allo studio alternative di tracciato che evitino di attraversare l'area urbana di Roma?

Domanda 36 – Nella pianificazione nazionale si prevede di poter evitare il nodo di Roma nelle relazioni nord – sud, ad esempio usando una sorta di Grande S o "Chicane" rispetto alla Orte-Roma che si realizza col ripristino della Orte-Civitavecchia e attraverso la costruzione di una nuova gronda sud sulla linea "Corridoio Tirrenico" Civitavecchia-Ponte Galeria Latina?

Domanda 37 – Quali generi di merci potranno passare sull’Anello ferroviario, considerata la presenza di gallerie e di stazioni molto affollate? Ci sono normative che limitano il passaggio di merci pericolose o che possono creare odori, come i rifiuti?

6 Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni

Molti interventi, soprattutto negli incontri che si sono tenuti presso i Municipi attraversati dalla linea e presso le stazioni di Vigna Clara e Val d’Ala, hanno mostrato preoccupazione per gli effetti negativi che potranno essere indotti dalla presenza della ferrovia. Abbiamo raggruppato le molte domande per “temi comuni” a tutte le stazioni e, successivamente, a problematiche specifiche per le singole stazioni o tratte di ferrovia.

6.1 Aspetti metodologici

6.1.1 Il rumore

Il rumore è la principale preoccupazione messa in evidenza nel corso del dibattito e riguarda in particolare le zone prospicienti la stazione di Vigna Clara, ovvero le abitazioni che si affacciano sulle vie Tuscia e Monterosi. Diversamente, nella zona di Val d’Ala, dove già oggi esiste un intenso traffico ferroviario, il tema è stato oggetto di minore attenzione.

Le risposte fornite dai progettisti sono state dettagliate e articolate e i contributi scritti non hanno sollevato questioni aggiuntive. Sembra, tuttavia, opportuno riproporre il tema anche in questa sede. La discussione è stata incentrata, dapprima, sull’accuratezza, attendibilità e analicità delle valutazioni svolte.

Domanda 38 – Siamo in fase di Progetto di Fattibilità: quali analisi sono state effettuate per stimare in via preventiva il rumore che sarà prodotto dall’esercizio ferroviario? È possibile assicurare che le metodologie utilizzate siano in linea con le migliori pratiche del settore? La documentazione fornita permette di individuare puntualmente la situazione in cui si verrà a trovare in futuro un singolo ricettore? Si distingue tra giorno e notte?

6.1.2 Le vibrazioni

Gli interventi del pubblico hanno mostrato che sussiste una diffusa preoccupazione per le vibrazioni, in particolare connesse con il passaggio dei treni merci.

Le risposte fornite dai progettisti sono state dettagliate e articolate e i contributi scritti non hanno sollevato questioni aggiuntive. Sembra tuttavia opportuno riproporre il tema anche in questa sede.

Così come per il rumore, l'aspetto più discusso ha riguardato l'accuratezza, attendibilità e analiticità delle valutazioni.

Domanda 39 – Siamo in fase di Progetto di Fattibilità: quali analisi sono state effettuate per stimare in via preventiva le vibrazioni che saranno prodotte dall'esercizio ferroviario? È possibile assicurare che le metodologie utilizzate siano in linea con le migliori pratiche del settore? La documentazione fornita permette di individuare puntualmente la situazione in cui si verrà a trovare in futuro un singolo ricettore? Si distingue tra giorno e notte?

6.1.3 Le polveri sottili

Un intervento ha paventato che il traffico ferroviario produrrà polveri e in particolare polveri sottili: anche se gli interventi dei tecnici hanno completamente rassicurato su questo tema, sembra opportuno riprenderlo.

Domanda 40 – Il traffico ferroviario in genere e quello specifico previsto per l'Anello Ferroviario produce polveri sottili nocive per la salute?

6.2 La stazione di Vigna Clara

Un tema rilevante sollevato in modo specifico per la stazione di Vigna Clara riguarda la disponibilità di parcheggio per le auto: i residenti sono preoccupati che la stazione sia utilizzata come nodo intermodale con il risultato di molte auto posteggiate per tutto il giorno nei dintorni della stazione. Nel corso del DP è stato spiegato che la stazione è stata progettata per essere raggiunta a piedi o in bici e che si vuole quindi scoraggiare il suo utilizzo come interscambio auto – TPL. Si ritiene utile, tuttavia, riprendere questo tema.

Domanda 41 – Viene chiesto il completamento del parcheggio previsto di 300 posti auto. Cosa prevede il progetto? Come si è pensato di fare rispettare nei fatti che la stazione non divenga punto di interscambio auto – TPL?

Strettamente connesso al tema parcheggi è quello della sistemazione del mercato di Piazza Diodati, prima ipotizzata con lo spostamento in via Monterosi, unendo i banchi oggi presenti in piazza Diodati con quelli del piccolo mercato di via Monteleone di Spoleto. Questa soluzione non è però percorribile perché l'area verrà occupata in maniera definitiva dall'Anello ferroviario.

Domanda 42 – In quale direzione è possibile trovare una soluzione che permetta il mantenimento della funzione commerciale e al tempo stesso migliori l'accessibilità alla stazione di Vigna Clara?

Domanda 43 – Per migliorare l'accessibilità alla stazione, è possibile prolungare la galleria esistente, per altri 100m circa?

Comune a tutte le stazioni, è il tema della sicurezza: prevenzione degli atti delittuosi e del degrado, fenomeni che, purtroppo, spesso si accentuano nei pressi delle stazioni ferroviarie.

Domanda 44 – A livello di progettazione, quali specifiche scelte e dotazioni sono previste per garantire la sicurezza dei viaggiatori e dei residenti? Vi sono iniziative di carattere più generale che possono migliorare la sicurezza, reale e percepita?

6.3 Via Tuscia e via Monterosi

Via Tuscia e via Monterosi sono le due vie che fiancheggiano la stazione di Vigna Clara: le abitazioni qui presenti sono tra quelle che si collocano a minore distanza della linea ferroviaria che, per la chiusura dell'Anello ferroviario verrà riattivata dopo anni di inattività. Comprensibile, quindi, la preoccupazione e, in alcuni casi, anche l'opposizione di alcuni residenti. Queste problematiche hanno trovato ampio spazio di espressione e dialogo in un incontro tenuto in zona, presso l'oratorio della parrocchia di San Gaetano.

Il tema maggiormente discusso è stato il rumore. I tecnici hanno mostrato le risultanze delle analisi compiute, le quali dimostrano che con le opere di mitigazione previste nessun ricettore sensibile dovrebbe subire rumore superiore a quanto previsto dalle norme che tutelano la salute. Hanno anche spiegato che, una volta realizzata l'opera e attivato il traffico, saranno effettuate misurazioni di controllo, intervenendo ove fosse necessario con mitigazioni aggiuntive. Su questo punto si rileva la presenza di un equivoco, perché alcuni hanno la convinzione che si dovrà intervenire direttamente sulle abitazioni. Sembra quindi opportuna una domanda di chiarimento.

Domanda 45 – Quando si parla di “modello calcolato a pieno regime” e che “tutte le norme vengono rispettate”, i valori sono calcolati / previsti al momento del passaggio del treno davanti alle case o sono una media giornaliera?

Domanda 46 – Al momento, come risultato delle analisi effettuate, è prevista la necessità di collocare pannelli fonoassorbenti sui palazzi o la sostituzione degli infissi? Quale risposta si dà alla richiesta di sostituire tutti gli infissi dei palazzi di via Monterosi, senza distinzione per distanza o inclinazione rispetto alla sede ferroviaria?

Un intervento, ricordando che questo è stato uno dei punti di incomprensione che hanno portato ricorsi ritardando l'apertura della stazione di Vigna Clara, ha formulato la seguente domanda.

Domanda 47 – Il TAR ha fissato una metodologia per la valutazione dell'impatto acustico. Possono i progettisti assicurare i partecipanti al dibattito che verranno pienamente rispettati gli stessi parametri e che quindi non varrebbe la pena pensare ad eventuali ricorsi, destinati ad essere respinti?

Nella sessione di dibattito tenutasi presso la sede del Municipio XV, è stata avanzata la richiesta di predisporre uno studio per la copertura del tratto di ferrovia prospiciente Via Monterosi e Via Tuscia. Nell'incontro che si è tenuto la settimana successiva, i progettisti hanno fornito un primo abbozzo di analisi e un rendering. Il giudizio unanime è che "in scatolare" la ferrovia in una struttura di cemento sia una soluzione peggiore del problema. È stato però richiesto di approfondire il tema, mettendo alla prova le capacità di progettazione architettonica avanzata che certamente non mancano: "fateci sognare!" ha affermato la rappresentante di una associazione di cittadini.

Domanda 48 – Nelle successive fasi di progettazione è possibile ottenere la copertura del primo tratto di ferrovia con una soluzione architettonicamente valida? Che effetto potrebbe sulla riduzione della diffusione del rumore?

Un altro aspetto sollevato è stato quello delle vibrazioni, tema precedentemente al centro dei ricorsi alla giustizia amministrativa e sul quale, giustamente, il dibattito si è soffermato. Anche in questo caso, i contributi pervenuti non hanno posto richieste specifiche ma è sembrato opportuno riproporre il contenuto delle domande poste oralmente.

Domanda 49 – Le analisi effettuate permettono di escludere tassativamente la propagazione delle vibrazioni fino ad interessare le abitazioni di via Tuscia e via Monterosi? Vi sono eccezioni a questa situazione generale?

Il progetto della linea prevede che, a partire da un punto indicativamente individuabile in prossimità di un cancello in fondo a via Tuscia, la ferrovia salga di livello per poter superare in viadotto la via del Foro Italico: è evidente che ciò provoca una alterazione della visuale che si ha dai palazzi prospicienti.

È stato chiarito che questo problema non riguarda via Tuscia: al proposito si chiede una conferma.

Domanda 50 – Si conferma che l'innalzamento della sede ferroviaria sopra il livello attuale inizia dopo la fine della parte abitata di via Tuscia?

A seguito del primo incontro, i progettisti hanno preparato per l'appuntamento successivo, dedicato alle problematiche specifiche della zona, una serie di approfondimenti, che mostrano l'altezza del rilevato ferroviario e la sua distanza in relazione ai diversi numeri civici di via Monterosi.

Domanda 51 – È possibile fornire, magari con un allegato, una descrizione puntuale dell'impatto visivo che si ha dai diversi punti di via Monterosi? È possibile sviluppare una progettazione specifica che colga l'occasione della riattivazione della linea per migliorare la qualità urbana della via?

La preoccupazione per l'impatto visivo del rialzato e della maggiore propagazione del rumore hanno fatto concentrare, qui più che altrove, le domande sulla necessità di sopraelevare la ferrovia.

In particolare, si ripropongono due domande formulate negli incontri.

Domanda 52 – Se si fosse deciso di mantenere la ferrovia nella sede prevista anni fa, oggi occupata dagli edifici di Camposampiero, il rilevato a fianco di via Monterosi sarebbe stato evitato o avrebbe avuto una minore altezza?

Domanda 53 – Se il modello di esercizio prevedesse il solo passaggio di treni passeggeri, le pendenze ammissibili avrebbero consentito di realizzare la soluzione interrata?

6.4 Via del Foro Italico

Il distributore su via del Foro Italico che deve essere spostato è l'unico distributore GPL di questo quadrante di Roma Nord: i più vicini sono a Casal de Pazzi oppure a Grottarossa, dove nessuno degli abitanti del Fleming e Vigna Clara andrebbe mai.

Domanda 54 – È possibile attivare una procedura che assicuri che, già in fase di cantiere, la distribuzione di GPL sia assicurata nella zona?

6.5 Stazione di Tor di Quinto

La dotazione di parcheggi per auto è stata oggetto di osservazioni: premesso che la stazione Tor di Quinto è l'unica delle nuove tre stazioni ad essere dedicata all'interscambio con le vetture private, si valuta che i posti auto previsti, 290, siano pochi per servire l'utenza proveniente dall'ampio bacino che utilizzerà l'Anello ferroviario.

Domanda 55 – Come è stato dimensionato il parcheggio al servizio della stazione di Tor di Quinto? Perché non si è previsto un parcheggio di interscambio multipiano?

6.6 Tratta Tor di Quinto – Val d’Ala

Il tratto di linea che scavalca il Tevere interessa diverse vie ciclabili.

Domanda 56 – La realizzazione della linea ferroviaria, oltre a permettere l’attraversamento del Tevere con una pista ciclabile, assicura il mantenimento di tutte le relazioni già oggi servite da collegamenti ciclabili?

Questo tratto di linea passa nei pressi degli impianti di produzione del Poligrafico dello Stato e, durante la fase di cantiere, è prevista l’occupazione temporanea di una vasta zona adibita a parcheggio al servizio dell’impianto. Nel corso del dibattito sono state sollevate problematiche molto specifiche connesse alla esigenza di una assoluta assenza di vibrazioni data la particolarità delle produzioni effettuate. È stato quindi convenuta l’opportunità di un approfondimento tecnico specifico, che sarà realizzato di comune accordo

Al fine di migliorare il contesto territoriale attraversato dalla nuova linea è stato messo in evidenza come sia necessario progettare per tempo la valorizzazione degli spazi interstiziali, che altrimenti divengono ambiti di degrado. Sono occasioni importanti per sperimentare trasformazioni partecipate e co-progettazioni in particolare con le organizzazioni del terzo settore.

Domanda 57 – Quali iniziative RFI intende realizzare per valorizzare in collaborazione con la popolazione locale gli spazi interstiziali?

6.7 Stazione di Val d’Ala

Il principale tema che ha occupato buona parte del dibattito nella zona di Val d’Ala ha riguardato la sicurezza. Alle domande relative alle caratteristiche costruttive della stazione si sono aggiunte quelle sulla sua futura gestione e sulla più generale necessità di garantire maggiore sicurezza.

Domanda 58 – Quali caratteristiche costruttive della nuova stazione sono funzionali agli obiettivi di security?

Domanda 59 – Quali aspetti gestionali della nuova stazione sono previsti per dare maggiore sicurezza ai passeggeri e agli abitanti della zona?

Domanda 60 – Quali iniziative RFI intende realizzare per valorizzare, in collaborazione con la popolazione locale, gli spazi interstiziali?

Domanda 61 – Come si risponde alle preoccupazioni espresse per il sottopasso in corrispondenza della zona degli “orti”: degrado tipico dei sottopassi, messa in comunicazione del quartiere con una zona non presidiata, già oggi oggetto di insediamenti abusivi?

Pochi sono stati gli interventi che si sono concentrati sulle interferenze della ferrovia e in particolare della nuova linea che arriverà in stazione scendendo dalla quota di viadotto. Riportiamo due domande: una relativa alle vibrazioni, l'altra all'ombreggiamento dell'area sugli edifici.

Domanda 62 – Si è affermato che il passaggio dei treni merci, già ora, provoca dei moti vibrazionali oscillatori importanti nelle le palazzine prospicienti la stazione: ciò risulta? In mancanza di informazioni certe, è possibile attivare una campagna di misure? Quali precauzioni progettuali sono state adottate per evitare questi fenomeni?

Domanda 63 – È stato valutato l'impatto in termini di ombreggiamento dell'area in via Val D'Ala? Quanto il viadotto impatterà sugli edifici della zona?

Analogamente a quanto dibattuto per la stazione di Vigna Clara, anche essa progettata per essere raggiunta senza auto, è stata molto vigorosamente espressa la preoccupazione per la mancanza di parcheggi per le auto nei pressi della stazione Val D'Ala. I residenti sono preoccupati che la stazione sia utilizzata come nodo intermodale e che ciò possa risultare in molte auto posteggiate per tutto il giorno nei dintorni. Nel corso del dibattito è stato spiegato che la stazione è stata progettata per essere raggiunta a piedi o in bici e che si vuole quindi scoraggiare il suo utilizzo come interscambio auto – TPL: si ritiene utile, tuttavia, riprendere questo tema.

Domanda 64 – Viene chiesta la realizzazione di un parcheggio di scambio gomma-ferro. Cosa prevede il progetto? Come si è progettato di fare rispettare nei fatti che la stazione non divenga punto di interscambio auto – TPL?

Il tema delle ciclovie ha occupato una sezione rilevante del dibattito che si è tenuto nella sede del Municipio III. Sono stati ipotizzati una serie di interventi, tra i quali i collegamenti:

- tra la Metro Conca d'Oro e la stazione Val D'Ala per mezzo di una ciclovie illuminata interna al parco,
- della stazione con Viale Libia realizzando una discesa alla fine del ponte delle Valli,
- della parte alta di Viale Somalia mediante una passerella laterale sul ponte Salario,
- tra Sacco Pastore e la stazione Nomentana con una passerella laterale al ponte ACEA o al ponte ferroviario sull'Aniene,
- tra la zona nord e sud della ciclovie, attualmente interrotte dalla stazione.

Domanda 65 – Per lo sviluppo delle vie ciclabili, quale contributo porta il progetto? È possibile ipotizzare una estensione dei collegamenti ciclabili in diretta connessione con opere ferroviarie?

6.8 Aeroporto dell'Urbe

È stato riferito che 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). Purtroppo, ENAC, così come altri enti tecnici, non ha ritenuto di partecipare al DP, probabilmente ritenendo che la sede opportuna per affrontare questi aspetti sia la conferenza dei servizi.

Tuttavia, poiché la questione è stata sollevata in uno dei contributi arrivati, si formula la seguente domanda.

Domanda 66 – Quali verifiche preventive i progettisti hanno compiuto sulla compatibilità di questo progetto con l'aeroporto e con i piani per il suo sviluppo?

7 Partecipazione dei cittadini

In tutti gli incontri è stato manifestato un ampio apprezzamento per il livello di informazione fornito e per la disponibilità mostrata dai promotori e dai progettisti. Ripetute sono state le richieste che questo dialogo iniziato non si chiuda ma, anzi si possa spingere a co-progettare soluzioni.

Domanda 67 – Quali iniziative RFI prevede di attivare per consentire l'informazione costante sullo stato dei lavori e per favorire la collaborazione dei cittadini alla soluzione dei problemi che inevitabilmente si dovranno affrontare, soprattutto in fase di cantiere?

8 Finanziamenti e costi

Unanime la preoccupazione per il fatto che le opere previste dal progetto non siano al momento totalmente finanziate. A ciò si aggiunge una domanda sui costi.

Domanda 68 – Perché il Lotto 3 comporta una spesa di 458 milioni, molto più dei Lotti 1 e 2, nonostante comporti solo la realizzazione di 2 bivi?