



DIBATTITO PUBBLICO

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

POINT OF VIEW

Contributo di
Enrico Sciarra

Point of view

200 anni



Centro di Londra, si entra nella stazione di Tottenham Court Road, si seguono le indicazioni per la Elizabeth Line.

Le scale mobili sono più veloci e hanno il primo tratto orizzontale molto più lungo delle nostre, tanto che all'inizio non si vede il fondo, che appare come una carrellata cinematografica quando inizia la discesa, la scala è lunghissima e profonda.

Di Londra si ricorda la metro con gallerie strette come sulla Piccadilly, con treni che sembrano fatti su misura, corridoi di collegamento stretti, piastrellati con curve e scale, proprio lì, durante la guerra, trovarono rifugio i londinesi che resistettero ai bombardamenti. Si ricorda il disco dal perimetro rosso con fondo bianco e il nome della stazione, scritto in bianco, sulla banda blu orizzontale (sono i colori della Union Jack), questi ricordi riemergono per il tempo della discesa.

Alla fine della discesa, arrivati alla Eliza-

beth, ci si trova in un mondo diverso, una infrastruttura modernissima, gallerie con volte altissime e maestose, gallerie e stazioni luminose, attrezzate, video sorvegliate, sulle platforms ci sono le porte di banchina, il colore che identifica la linea è un colore lilla molto Queen.

Si tratta di una ferrovia, un passante ferroviario che attraversa Londra ed è lungo 136 chilometri da Heathrow o Reading fino a Shenfield o Abbey Wood (ovest e nord est collegati con il sud est di Londra), scartamento 1.435 mm, 41 stazioni, velocità 95 km/h che in alcuni tratti raggiunge i 145 km/h, il progetto fu approvato nel 2007, la costruzione iniziò nel 2009 è stata aperta nel 2022 e alcune connessioni saranno ultimate a maggio 2023, un investimento da 20 miliardi di sterline.

Una volta si diceva che la differenza tra un treno e una metro era che per il treno si doveva consultare sempre l'orario per sapere

quando partiva o quando passasse, mentre per la metro, niente orario, si scendeva in stazione sapendo che dopo 1-2-3-4 minuti la metro sarebbe passata. Gli orari cadenzati dei treni (che furono introdotti nel Lazio agli inizi degli anni novanta), ridussero la differenza ma in realtà rimaneva la differenza del materiale rotabile soprattutto per l'accelerazione.

Sulla Elizabeth cade anche la differenza dei materiali perché i treni hanno un'accelerazione del tutto simile a quella delle metro con una silenziosità impressionante anche nel rotolamento.

A Parigi è stato finanziato il Grand Paris Express, quattro linee di metropolitana ad anello intorno a Parigi e due prolungamenti per una lunghezza totale di 200 chilometri e 68 stazioni, prima apertura nel 2024 e completamento entro il 2030 per un investimento totale di 35 miliardi di euro

E a Roma?

A Roma si è aperto, con scoppiettante tecnologia e conferenze stampa, il dibattito pubblico sul progetto di chiusura dell'anello ferroviario presentato da FS (Italferr/RFI).

La chiusura dell'anello ferroviario di Roma era prevista dall'inizio del novecento, ma della versione: "si dice chiusura dell'anello in realtà si tratta di gronda merci", si comincia a parlare e progettare nella seconda metà degli anni ottanta, quando si cercò il traino di finanziamento per quanto previsto a Roma per i mondiali del 1990. Tutti sanno come è finito il tentativo di chiusura dell'anello del 1990 e il clamoroso insuccesso della Stazione di Farneto.

Oggi viene presentato un progetto di anello che non si chiude, come già spiegato sul numero 363 del dicembre 2022 di questo magazine, non si tratta di una O ma di una C . Di fronte a questo colossale "difetto" (solo per essere benevolmente educato), al di là degli effetti speciali dell'organizzazione tec-

nologica del dibattito pubblico, tacciano i tecnici del Comune di Roma, tace l'Assessore ai Trasporti, tace il Sindaco di Roma, tacciano i consiglieri di Roma Capitale.

Si tratta di un progetto minimo utilizzato per risolvere problemi di gestione e organizzazione della circolazione e dei piani regolatori di stazione di RFI, un progetto utilizzato per sanare errori come la realizzazione della "Stazione" di Val D'Ala attivata il 14 giugno 2009 e chiusa nel gennaio del 2014 "per utilizzo non sufficiente a giustificare il mantenimento in funzione" (costata tre milioni di euro); il progetto presentato fa finire un capo della C dell'anello NON chiuso proprio a Val D'Ala e i viaggiatori che volessero proseguire verso sud- sud est dovrebbero scendere e attraversare a piedi tutti i binari della Stazione Tiburtina per andare a prendere l'altro capo della C.

Che fine farà il rilevato ferroviario di via Camposanpiero? Chi farà la bonifica del rilevato? Chi pagherà la bonifica? Perché è stato abbandonato il rilevato per costruire un trenodotto a fianco (scelta che comporta; tra l'altro, il raddoppio del costo del progetto) ? Se le domande restassero senza risposta equivarrebbe a issare sui piloni del trenodotto la bandiera bianca di resa non solo agli abusivi ma a chi a permesso in 50 anni che fossero tali, la bandiera bianca della rinuncia a cambiare l'integrazione della mobilità a Roma .

Chi amministra la città non può non aver chiaro questo scenario e visto l'investimento in gioco avrebbe il dovere di parlare e dichiarare.

Infatti con il dibattito pubblico aperto la responsabilità diventa soprattutto politica e degli amministratori della città, perchè potrebbero, anche in sede di dibattito, dare indicazioni vincolanti del tipo: "Roma è Roma. Roma vuole un anello chiuso utile per gestire la circolazione di una Circle line di un Ring, modificate il progetto" ; è Roma

Capitale che parla non l'ultimo scappato di casa in cerca di originalità e visibilità.

A Parigi, il Grand Paris consegnerà alla città, anche attraverso i prolungamenti delle linee esistenti, ben 4 circle line, a Roma si presenta per la prima volta l'occasione di realizzare una circle line un ring ferroviario, atteso da 40 anni, e viene proposto un progetto inutile allo scopo, un progetto fatto senza pensare al futuro, un progetto non da Roma e non per Roma, un progetto fatto pensando alle merci come si faceva alla metà degli anni 80, un progetto che se portato a termine, così come è, produrrà un vincolo e una ulteriore compromissione grave per lo sviluppo e la gestione ferroviaria del nodo di Roma a favore degli utenti del trasporto pubblico locale.

Nell'affrontare la questione ferroviaria romana da anni si ripresenta una debolezza strutturale dovuta principalmente a due elementi: subalternità a interessi che non sono quelli città, e il secondo elemento è che le proposte presentate da FS non hanno trovato interlocuzioni competenti e preparate, un conto è parlare di frigoriferi o biciclette altra cosa è confrontarsi sul futuro ferroviario della città.

I finanziamenti destinati a Roma sono impareggiabili rispetto a quelli di Londra e Parigi ma proprio per questo è (sarebbe) ancor più grave spreccarli o utilizzarli male.

A Londra, su Portobello Road a Notting Hill, ha aperto un'osteria di cucina romana gestita da giovani romani (camerieri e chef) provenienti da diversi quartieri di Roma e dei paesi del circondario.

C'era un ambiente accogliente, quel modo di fare romano che si esalta e valorizza all'estero.

Si parlava, tra saltimbocca e puntarelle (molto buoni) di come si vive a Londra, degli effetti della Brexit sui giovani che lì lavorano.

Il giovane coordinatore dell'Osteria (roma-

no del Nuovo Salario) parlando di come ci si muove a Londra si è lanciato in una profezia: "pe' raggiunge questi da noi ce vonno 200 anni". Potrebbe sembrare una sensazione profetica esagerata, invece no è la sintesi numerica di quel che ciascuno prova nel confrontare i sistemi di trasporto, con l'aggravante che a Roma si sta fermi e a Londra si corre come nel caso della Elisabeth.

A ben pensare se dovesse passare, senza modifiche e riprogettazioni, quanto proposto per la NON chiusura dell'anello ferroviario, alla sensazione profetica si dovrebbero aggiungere, più o meno, altri 50 anni.

Per dimostrare l'immobilità nel settore ferroviario a Roma si possono analizzare quattro casi esemplari che rappresentano 4 foglie della stessa pianta velenosa, due durano da più di 30 anni, e due sono molto più recenti.

Tutti i casi dimostrano, più di ogni altra cosa, quanto sia grave non solo lo stato dei trasporti ma la stessa prospettiva, la programmazione e la pianificazione.

Il primo caso è rappresentato dal quadruplicamento Capannelle – Casilina, risale ai primi anni 80, il progetto era finalizzato a potenziare la capacità delle linee FR6 da Cassino e delle FR4 da Frascati, Albano, Velletri, se ne iniziò la realizzazione fu costruito il rilevato ferroviario e la galleria artificiale sotto l'acquedotto romano all'altezza di via di Cecafumo. Fu trovato un ipogeo, che fu scavato, ispezionato e poi risotterrato, i lavori furono sospesi provvisoriamente e poi definitivamente, contro i lavori scese in campo anche il ministro Ronchey. Sono testimone oculare del sopralluogo che alla galleria artificiale (realizzata con l'acquedotto tagliato) fece Cederna, nonostante lo spirito positivo e l'interesse per il potenziamento dei servizi ferroviari dai Castelli Romani, i lavori sono rimasti bloccati e rispetto all'anno del sopralluogo è cresciuta

solo la vegetazione e l'ipogeo non lo vede nessuno.

Il secondo caso (coevo del primo) è rappresentato dalla proposta e ipotesi progettuale, dalla chiusura dell'anello ferroviario nord come gronda merci tra la ferrovia dorsale e la tirrenica. Per i mondiali del 1990 si arrivò fino a Vigna Clara, la chiusura sembrava cosa fatta e invece niente chiusura, ci sono stati lavori sulla galleria di Pineto con la eliminazione della Stazione di Farneto (chiamata dagli ottimisti Olimpico-Farnesina, costata 15 miliardi di lire). Sul progetto di NON chiusura è attualmente aperto il dibattito pubblico.

Il terzo caso risale al 2011, si tratta del progetto denominato "bretella merci" per l'indipendenza dei flussi ferroviari alla radice di Casilina, nel 2015, dopo le proteste dei cittadini e dei Municipi, si trovò il modo di dedicare il potenziamento, indotto dall'intervento, al trasporto ferroviario locale. La proposta era: si faccia l'intervento con il minor impatto possibile e i benefici siano messi al servizio del trasporto ferroviario locale

Il quarto caso risale all'otto febbraio 2023, piomba nella situazione descritta: con un progetto bloccato da oltre 30 anni, uno che dopo più di trent'anni è nel pieno del dibattito pubblico e un progetto sospeso. Il quarto caso è rappresentato da un documento (senza loghi e firme) del quale si è scritto su questo magazine nel numero 372 del febbraio 2023.

Non è dato sapere chi sia l'autore (o gli autori) di quel documento che come si diceva per le gazzette di Richelieu sembra altamente ispirato.

Quel documento a pag. 10 presenta una proposta di scenario che stravolge i tre casi precedenti, ne fa uno shakeraggio senza senso, infatti ipotizza la gronda merci attraversando Roma e i parchi di Tor Fiscale e degli Acquedotti e lo fa mentre è aperto il dibattito pubblico sulla chiusura della gronda

da nord con affermazioni che schiantano quanto è sottoposto al dibattito pubblico e contemporaneamente ridefinisce come finalizzato alle merci il terzo caso quello della "bretella merci" alla radice di Casilina, non dicendo nulla sul quadruplicamento Capanelle - Casilina.

Grande è la confusione sotto il cielo ferroviario di Roma ma la situazione non è eccellente ma devastante.

Tutto dimostra che il PUMS di Roma va cambiato e riscritto che quello di Città Metropolitana va con urgenza completamente ripensato soprattutto per il ferroviario perché diventa allo scenario 2035 un incubatore di confusione. L'autore del cartone animato "Il trenino Thomas" (W.V. Awdry) risulta un campione di realismo rispetto agli estensori del PUMS di città metropolitana.

A seconda delle decisioni che saranno assunte sui 4 casi, si corre il rischio di cambiare in peggio la gestione del nodo ferroviario e la vita di interi quadranti e Municipi della Città.

Ma la madre di tutte le decisioni è quella da prendere relativamente al progetto sottoposto al dibattito pubblico che si può sintetizzare così: No alla non chiusura dell'anello ferroviario di Roma. Sì all'anello ferroviario chiuso per permettere l'esercizio di una Circle line o Ring.

Enrico Sciarra