



## **DIBATTITO PUBBLICO**

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

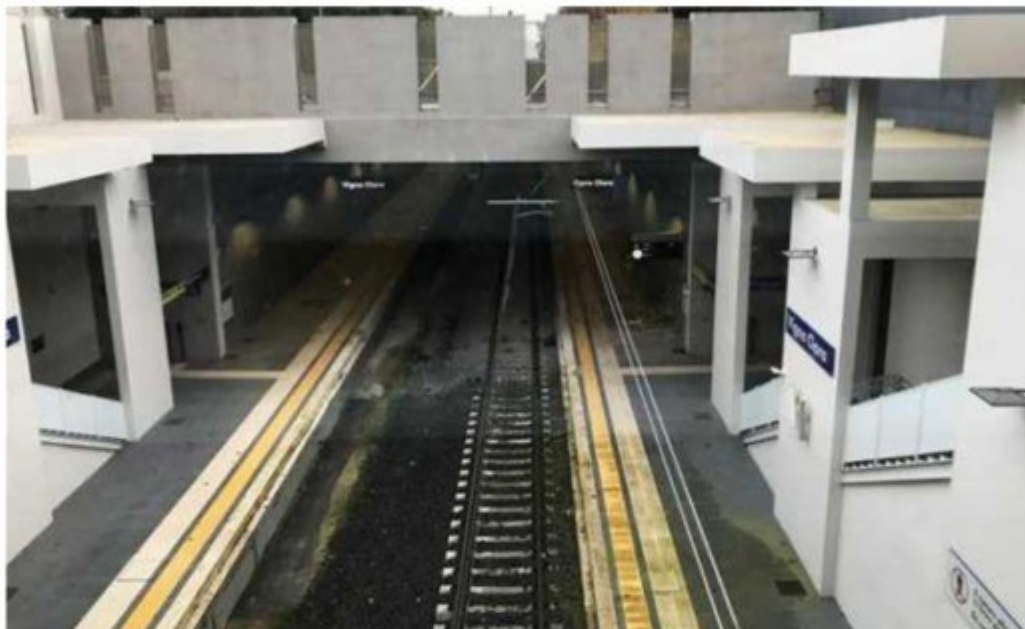
LA COMPAGNIA DELL'ANELLO FERROVIARIO

*Contributo di  
Enrico Sciarra*



## Roma

### La Compagnia dell'Anello



Dopo oltre 40 anni di progetti, discussioni, annunci si sta aprendo il dibattito pubblico sul progetto di chiusura dell'anello ferroviario di Roma. Si apre una fase importante e delicata che passa inespugnabilmente sotto silenzio, dal dibattito si può uscire con una soluzione che corrisponda agli interessi dei cittadini e della città di Roma, dell'area vasta e della Regione Lazio o con la sintesi progettuale di tutte le proposte contraddittorie e le doppie degli ultimi quattro decenni. Chi sono i componenti della Compagnia dell'Anello? Tutti quelli che negli ultimi 40 anni hanno avuto responsabilità amministrative, Sindaci, Assessori ai Trasporti e all'Urbanistica del Comune di Roma, Presidenti, Assessori ai Trasporti e all'Urbanistica della Regione Lazio, il gotha delle FS e di RFI, le burocrazie centrali e periferiche cioè le tessere del mosaico delle competenze che riguardano il progetto di chiusura dell'anello. Il tracciato e le rotaie esistenti dell'anello ferroviario di Roma sono stati sempre lì, nello stesso stato di disattenzione e abbandono. Previsto dalla fine dell'800, avviata la realizzazio-

ne (con rilevato e gallerie) nei primi decenni del 900, abbandonato da circa un secolo ed evocato da più di 40 anni.

L'anello ferroviario era funzionale alla realizzazione a Roma di 4 stazioni ai punti cardinali, a sud Termini, a ovest Ostiense a est Tiburtina e a nord una stazione mai realizzata (che avrebbe dovuto chiamarsi Flaminia) per la quale erano stati costruiti rilevati ferroviari e gallerie, si trattava della replica del modello già in esercizio in altre capitali europee.

Ma il Piano regolatore del nodo di Roma del 1931 (che sviluppava e aggiornava quello redatto nel 1892) rimase incompiuto a causa della guerra.

Negli ultimi 40 anni la variegata Compagnia dell'Anello non ha cercato seriamente di realizzare la chiusura dell'anello ferroviario che poteva dare un nuovo assetto alla mobilità integrata e allo sviluppo urbanistico della città di Roma rappresentando un potente strumento/elemento di pianificazione in quanto anello cioè raccordo di tutte le linee ferroviarie del trasporto locale e moltiplicatore di nodi di scambio.



Alcuni lo hanno fatto diventare mitologia per propaganda, altri parlavano di anello ma pensavano e volevano una cosa diversa, altri ancora si sono affaticati a costruire carriere proponendosi contro la chiusura dell'anello all'insegna del "non carica".

Nel tempo, dei componenti della Compagnia dell'Anello solo pochissimi possono essere assolti per via di attenuanti generiche e specifiche, mentre a Milano si faceva il passante ferroviario a Roma si facevano chiacchiere da salotto, la concretezza meneghina e la fuffa trasversale e atavagliata romana

Ma oltre alle responsabilità storiche, oggi, l'apertura del dibattito pubblico sul progetto pone all'attuale Sindaco di Roma, agli Assessori alla Mobilità e all'Urbanistica del Comune di Roma, al Presidente della Regione Lazio e agli Assessori ai Trasporti e all'Urbanistica della Regione Lazio una responsabilità specifica, diretta e concretissima che non potrà essere schivata o rimossa.

Preliminarmente si auspica che le amministrazioni Comunale e Regionale decidano di intervenire nel dibattito pubblico esprimendo con trasparenza la loro posizione, se non lo facessero significherebbe approvare a scatola chiusa e in toto il progetto presentato, senza nemmeno assumere la responsabilità di dirlo, e questo risulterebbe oltre che incomprensibile molto preoccupante.

Chi scrive presenterà un proprio contributo al dibattito pubblico sul progetto di chiusura con gli approfondimenti tecnici, in questa sede si anticipano alcuni temi con la speranza di contribuire ad un dibattito che sia preliminare e propedeutico al dibattito pubblico.

#### **La "missione" dell'Anello**

L'anello si dovrebbe chiudere non solo per rendere più flessibile, regolare ed efficiente l'esercizio ferroviario nel nodo di Roma ma soprattutto per potenziare il trasporto ferroviario, per aumentare l'integrabilità dell'offerta del trasporto locale di Roma e della Regione Lazio, per realizzare la vera precondizione della "cura del ferro".

Tutto si gioca sulla "missione" che nel progetto non appare definita con chiarezza. Non si può dire "chiusura dell'anello" e pensare alla "gronda merci", con scelte progettuali di attraversamento del Tevere e scavalchi degli itinerari e dei binari che arrivano ad instradare i treni merci (di tutte le merci anche quelle pericolose) dentro la città e vicino ad aree densamente abitate. Significherebbe che le tragedie non insegnano niente e che si è in presenza di soluzioni, minimaliste, acciaccate, vecchie di decenni e forzate.

L'Amministratore Delegato del Gruppo FS a Innotrans (Berlino) ha dichiarato: "Il nostro obiettivo è raddoppiare la quota di merci trasportata via treno, oggi ferma in Italia all'11%".

Che effetto avrà questo proposito sulla rotta Orte-Sud, cioè su quell'itinerario che viene disegnato dalla "chiusura dell'anello" intendendolo gronda merci?

Perché la Capitale dovrebbe farsi carico dello snodo del trasporto merci nord-sud e viceversa dell'intero Paese?

La questione del trasporto merci su rotaia è fondamentale per lo sviluppo e la transizione ecologica ed economica del Paese, proprio per questo necessità di una soluzione coraggiosa e innovativa più a nord che bypassi l'area di Roma e non della riproposizione con qualche pensata della vecchia (di almeno 25 anni) proposta della "gronda merci".

Il frontespizio della "Relazione illustrativa alternative di tracciato" di Italferr progettista (Committente RFI), titola: "Gronda merci. Gronda merci di Roma cintura nord". Ogni dubbio o perplessità è chiarito e tutto è disvelato.

#### **Il percorso**

L'anello aveva un percorso disegnato e definito su un rilevato ferroviario (di proprietà delle FS) realizzato nella prima metà del secolo scorso, dove corre via Camposanpiero.

Su quel rilevato nel tempo si sono installate abusivamente circa 70 attività (da deposito combustili a officine per cromature, lavanderie ecc.), non utilizzare quel rilevato, per le resistenze degli



“abusivi” al trasferimento, non può e non deve significare la vittoria dell’illegalità.

Il progetto, presentato al dibattito, prevede di non passare sul rilevato occupato dagli abusivi ma di fianco e anche questo fa lievitare i costi del progetto fino a raddoppiarli. Ci si trova di fronte ad un progetto condizionato dallo stato dei luoghi questo è quello che emerge dalla ricostruzione della storia dell’Anello ferroviario e dei progetti proposti nel corso degli anni

Ci sono stati vari tentativi di liberare l’area e trasferire le attività. L’ultimo tentativo organico fu del 2011-2012 con il patrocinio della Confa-pi che presentò un progetto che prevedeva la “Ricollocazione Attività Artigianali localizzate sul rilevato ferroviario e chiusura anello ferroviario”. Il progetto prevedeva lo spostamento delle attività in un’area attrezzata nel settore di Prima Porta, era stata predisposta una convenzione di-

discussa con i responsabili delle “attività artigianali” collocate in via Camposanpiero.

Sembra che FS e Amministrazione comunale abbiano gettato la spugna senza nemmeno provare su nuove basi e con nuova sensibilità e diverse prospettive a recuperare il rilevato per la chiusura e ricollocare gli abusivi.

Il Consiglio del XV Municipio di Roma si è interrogato sulle modifiche del progetto di chiusura dell’anello: “ la modifica del progetto è rilevante si parla di un tratto della nuova linea ferroviaria

che dovrà essere costruito a 16 metri di altezza dal piano campagna. Tale modifica del progetto consentirà di evitare espropri alle attività artigianali e commerciali che insistono su quell’area di proprietà RFI.” (la risoluzione sul progetto di chiusura dell’anello è stata approvata all’unanimità dal Consiglio del XV Municipio).

### Circle line

Molte città in Europa e nel mondo con reti metropolitane a sviluppo differenziato si sono impegnate e si stanno impegnando nella realizzazione di circle line,

cioè linee metropolitane circolari che raccordano le linee passanti creando una maglia un vero ordito metroferroviario che potenzia l’integrazione dei vettori, aumentando enormemente la possibilità di scelta di percorsi e scambi per i passeggeri.

A Roma, che vive una storica povertà di rete metropolitana

aggravata dal paradosso che le 3 linee A-B-C non sono connesse e non fanno rete ( ad esempio: per uno spostamento da periferia a periferia confinante volendo utilizzare la metro si deve andare a scambiare a Termini, si continua a prevedere linee metro non connesse e non una circle line. Perfino le linee su gomma sono state pensate nello stesso modo e l’unica idea di circolarità che riguardava i tram (le mitiche circolari romane erano molto interne alla Città ma efficaci) sono state smantellate.





Nei prossimi 50 anni Roma non avrà una circle line, della quale si avvertirà sempre più la necessità, e proprio quando si presenta l'occasione di realizzare qualcosa di simile ad una circle line come la chiusura dell'anello, si rimane a pensare e progettare nell'ordinario e Roma e Regione non chiedono, non pretendono, non prospettano il profilo di interesse della città e della Regione e i modelli di esercizio necessari.

#### **Per un Anello che sia tale.**

Come si pensa comunemente e naturalmente un anello si rappresenta con una O, l'anello proposto dal progetto non si chiude e quindi lo si dovrebbe rappresentare con una C.

La mancata chiusura è a Tiburtina, la mancata chiusura si estende dai binari bassi lato fabbricato viaggiatori al binario più distante di Val D'Ala (sulla fermata di Val D'Ala c'è tanto da dire e lo si farà in altra occasione), l'anello non si chiude in una Stazione passante con 16 binari passanti! L'intero Piano regolatore di Tiburtina è stato funzionalizzato a molte cose tranne che ad avere un itinerario dell'anello chiuso e passante

Ovviamente questa situazione riduce le potenzialità di esercizio dell'anello, non saranno possibili modelli di esercizio dell'anello come circle line o come utilizzazione per archi dell'anello da parte delle ferrovie regionali per i tanti vincoli che emergono.

Il progetto presentato sembra essere motivato

da tre necessità: a) permettere l'accesso dell'alta velocità da nord verso Fiumicino Aeroporto, b) la "gronda merci" per le merci, c) l'utilizzo di quel che rimane dopo le necessità sub a) e b) come parzialissima utilizzazione con servizi metropolitani e regionali spot o addirittura a navetta.

In questa vicenda, come in altre che riguardano il nodo ferroviario di Roma, riemerge una subalterità di visione, di attenzione, di conoscenza dei progetti e anche di tecnica relazionale dell'Amministrazione Comunale nei confronti delle FS.

Le FS fanno le FS (e anche bene) perseguendo un interesse aziendale e generale del paese, è Roma che da molti anni non fa Roma.

Oggi, se non si interverrà a chiarire e modificare le priorità del progetto di chiusura dell'Anello ferroviario ci si assumerà la responsabilità di un insuccesso che peserà sul futuro della mobilità ferroviaria e integrata della città per i prossimi 50 anni e più...

Al confronto di quello che produrrà questo insuccesso, gli errori fatti sul nodo ferroviario di Roma per i mondiali del 1990 saranno come bere una camomilla tiepida

Enrico Sciarra

**F.** Accademia Italiana Alta Formazione Ferroviaria  
 Centro di Formazione riconosciuto ANSFISA

**ITS** Lombardo  
 Mobilità Sostenibile

**Sogni di condurre un treno?**  
**Noi ti aiutiamo a realizzarlo!**