



DIBATTITO PUBBLICO

Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma

Tratte Vigna Clara – Tor di Quinto e
Tor di Quinto – Val d'Ala

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO
DI CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO DI
ROMA

*Contributo di
Paolo Arsena*

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DI CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA

PREMESSA

Roma è una metropoli priva di un adeguato trasporto rapido di massa e si muove prevalentemente su gomma. Per questo è costretta, più di altre città, a recuperare tempo sotto la minaccia della crisi ambientale. La pressante esigenza è dunque quella di dotarsi quanto più possibile di una rete del ferro molto più attrattiva. La rete ferroviaria è parte rilevante di questo sistema e riveste un ruolo fondamentale, per i trasporti regionali, suburbani e anche urbani.

In quest'ottica la chiusura dell'anello ferroviario è cruciale, perché completa l'arco nord di collegamento che mancava, aprendo una nuova pista e consentendo quindi di ripensare l'intero esercizio ferroviario, potenziandolo e ampliando lo spettro dei collegamenti possibili.

Proprio per la grande opportunità che offre, **questo intervento dev'essere concepito per esprimere il suo massimo potenziale**. Senza ridursi ad un'operazione "di minima", ritagliata su uno scenario riferito solo al futuro più prossimo. Dev'essere cioè un'opera **flessibile, adattabile a una moltitudine di esigenze**, che possono variare nel tempo, per qualità e quantità. Tutte con l'obiettivo primario di spostare la mobilità dalla gomma al ferro, per ridurre le emissioni, ridurre la congestione, migliorare la vivibilità e la qualità dell'ambiente.

I LIMITI DELL'ANELLO

Con il raddoppio dei binari da Vigna Clara a Valle Aurelia, l'anello avrà solo una coppia di binari su cui far girare i servizi. Fattore che costituisce un limite congenito (stante la dimensione delle gallerie) all'esercizio su questa tratta, specie in considerazione del fatto che **la stazione di Vigna Clara è un potenziale elemento di ostruzione per i servizi passanti**, pensati per forza di cose in comunione con quelli che prevedono le fermate. Per evitare l'effetto "tappo", Vigna Clara dovrebbe essere ricostruita a 4 binari (2 binari passanti aggiuntivi), cosa che non è mai stata nei piani.



La stazione di Vigna Clara

La sfida è dunque quella di **ricavare il massimo delle potenzialità pur in considerazione di questo handicap**, che può comunque essere gestito con risultati apprezzabili, se non viene gravato da ulteriori limitazioni.

IL PROGETTO PRESENTATO

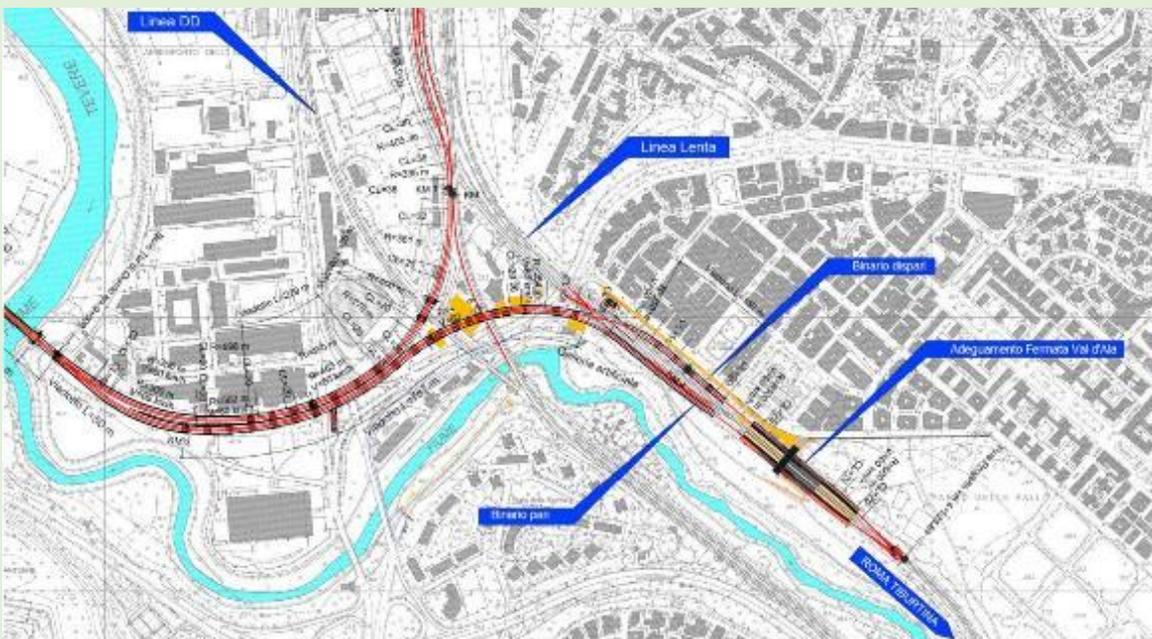
Il progetto di chiusura dell'anello ferroviario di Roma
Global Project



- Il progetto si articola in n. 4 lotti:
- **Lotto 1 A:** raddoppio della tratta Valle Aurelia-Vigna Clara
- **Lotto 1 B:** nuovo collegamento a doppio binario Vigna Clara-Tor di Quinto di lunghezza pari a 1900 m e nuova stazione a Tor di Quinto
- **Lotto 2:** nuovo collegamento a doppio binario Tor di Quinto- Val d'Ala di lunghezza pari a 2600 m e modifiche al PRG di Tiburtina
- **Lotto 3:** nuovo collegamento Bivio Pineto – Stazione Aurelia – e Bivio Tor di Quinto – Smistamento

La slide di RFI-Italferr che indicherebbe varie fasi del progetto.

Il **progetto presentato** collega Tor di Quinto a Val d'Ala sulla cosiddetta “**independente merci**”, con una buona soluzione “**a salto di montone**”, efficace per non intersecare il traffico dei treni in direzione opposta.



Il “salto di montone” che chiude l'anello alla stazione di Val d'Ala (dal progetto di RFI-ITALFERR)

Però, contrariamente alle aspettative, **aggiunge due gravi handicap** a quello citato di Vigna Clara.

Anzitutto l'innesto “a raso” della linea da Smistamento che raccoglierà, presumibilmente, sia l'AV sia una parte dei treni merci (fase 3 del progetto di chiusura). In considerazione della precedenza dell'Alta Velocità, questo incrocio diretto avrà un impatto sulla circolazione dei treni sull'anello, nei due sensi di marcia, imponendo un limite alle frequenze.



La differenza tra diversi innesti “a raso” o a “salto di montone” (dalle slides di RFI-ITALFERR)

E poi la stazione di Tor di Quinto, prevista a tre binari anziché quattro. Cioè con due binari muniti di banchina per la sosta e soltanto uno per il passaggio dei treni che non fermano: un unico binario che dovrà gestire entrambi i sensi di marcia, inserendo quindi un’ulteriore variabile sulle limitazioni alle frequenze.



Elaborazione della stazione di Tor di Quinto (dalle slides di RFI-ITALFERR)

Risultato, il progetto prevede a regime, al massimo un passaggio di 8 treni l’ora sull’anello per senso di marcia. Decisamente poco, perché significa non sfruttare a pieno le potenzialità dell’anello. Per confronto, la nuova Crossrail di Londra vede il passaggio di 24 treni l’ora per direzione, in ora di punta.



A destra, le frequenze espresse in minuti dei treni, nelle varie fasi di realizzazione (dalle slides di RFI-ITALFERR).

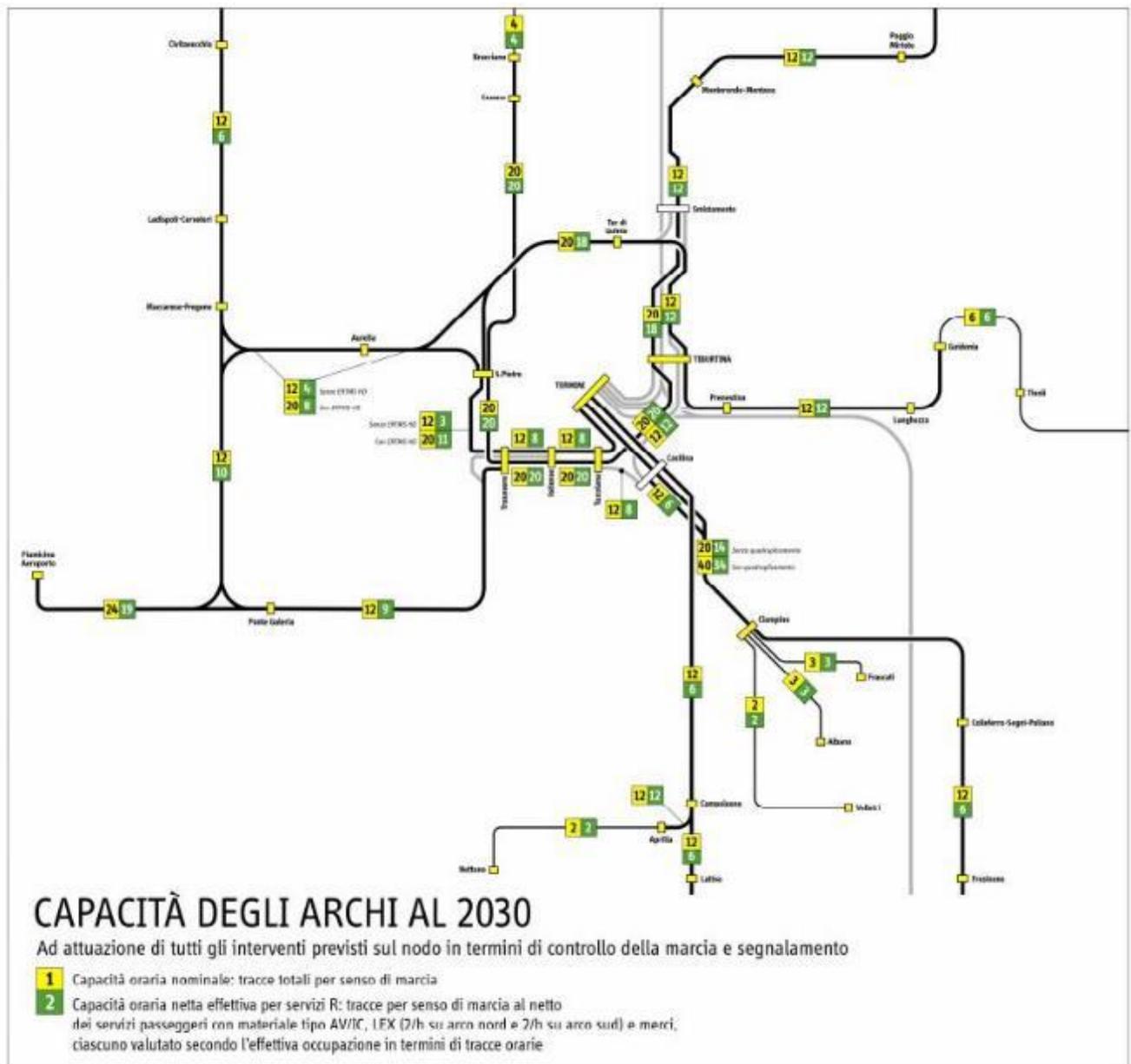
Se si considera che il sistema ERTMS HD è in grado di gestire fino a 24 treni l'ora per direzione (con frequenze a 2,5 minuti, che nel caso dell'anello sono solo nominali, essendoci il "tappo" di Vigna Clara e la previsione di servizi eterotachici) si comprende come **tra 8 e 24 restino comunque evidenti margini per guadagnare tracce e quindi offrire maggiore flessibilità.**

Si consideri infatti che l'anello si presta:

- per mandare alcuni treni AV a Fiumicino;
- per deviare alcuni treni merci;
- per un servizio urbano circolare (la Circle Line);
- come itinerario di qualche linea regionale o suburbana;
- eventualmente per un nuovo Leonardo Express da Tiburtina.

Si tenga conto, a questo proposito, che il PUMS della Città Metropolitana appena presentato prevede sull'anello l'utilizzo di ben 18 tracce, occupate da treni suburbani e Leonardo Express...!!

8 treni offerti dal progetto di RFI, 18 quelli previsti dal PUMS della Città Metropolitana: una differenza enorme, inaccettabile per una nuova infrastruttura di rilevanza nazionale. Una differenza che occorre quantomeno avvicinare.



LE PROPOSTE DI MODIFICA

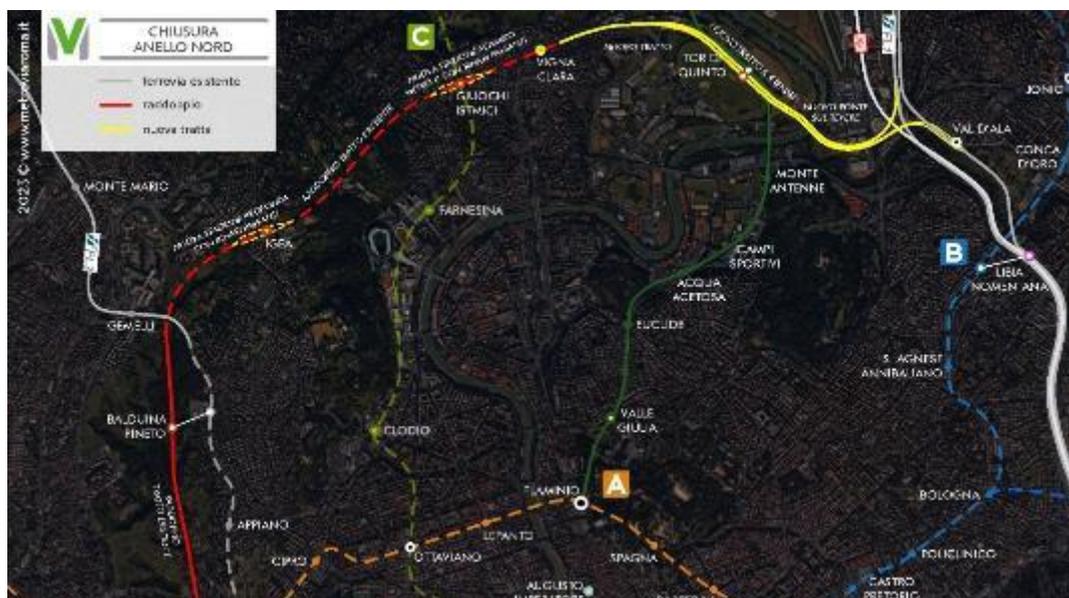
La possibile modifica riguarda **la tratta da Smistamento a Tor di Quinto**.

Invece di innestare la coppia di binari che proviene da Smistamento direttamente sulla linea di chiusura dell'anello, **la proposta è quella di andare in affiancamento, da Smistamento fino alla stazione di Tor di Quinto, da realizzarsi a quattro binari, di cui due passanti**. Tra Tor di Quinto e Vigna Clara, dove c'è già un fascio a quattro binari, confluiranno in una sola coppia con un "salto di montone".



La soluzione in affiancamento, tra i binari provenienti da Val d'Ala e quelli da Smistamento

Tale quadruplicamento consentirebbe a tutti gli esercizi veloci (che non fanno fermate) di **superare Tor di Quinto senza alcun intoppo**, utilizzando la coppia di binari passanti mentre gli esercizi più lenti (con sosta alle stazioni, o alla stazione di Tor di Quinto) in direzione da e per Val d'Ala utilizzerebbero i binari con le banchine. La fermata di Tor di Quinto, in questo caso, fungerebbe anche da regolatore delle precedenza, gestendo i tempi di sosta del treno lento.



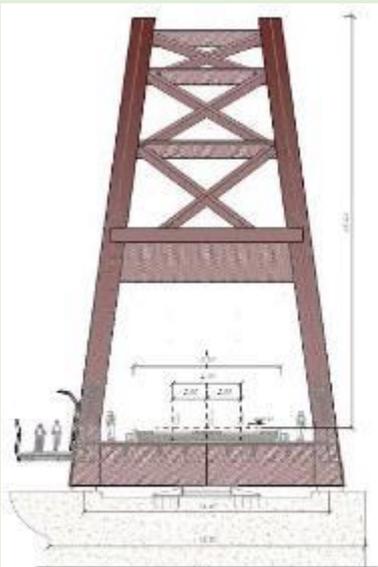
Questa configurazione, eliminando gli ostacoli creati dal progetto attuale, sarebbe in grado di liberare tracce utili per incrementare i servizi sull'anello.

Per **la stazione**, si tratta di **allargare di quattro metri l'ingombro**. La sezione stradale visibile dalle immagini renderizzate, offre molto spazio residuale (aiuole, dimensioni dei marciapiedi) e in ogni caso è possibile estendere la stazione sopra il livello stradale, lasciando inalterata la ripartizione funzionale della strada.



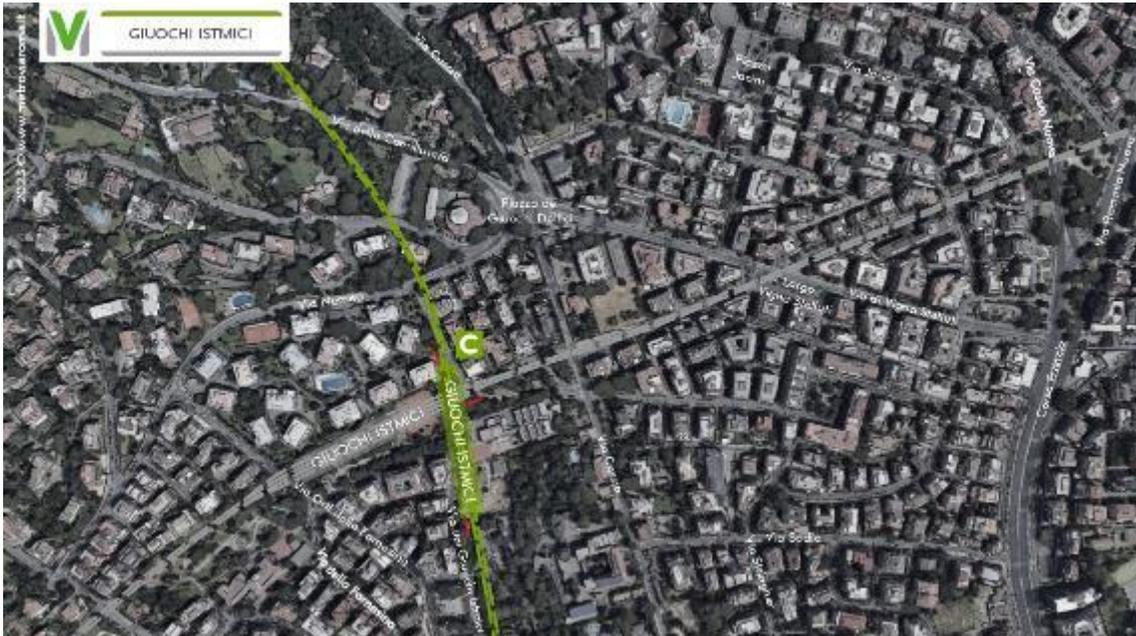
Vista della stazione di Tor di Quinto, dalla sede stradale (rendering dal progetto di RFI-ITALFERR)

Anche il ponte sul Tevere ha buoni margini per ridurre l'ampliamento della sezione coi quattro binari, collocando le piste ciclabili sotto il piano ferroviario.



LE FERMATE DI IGEA E DI GIUOCHI ISTMICI

L'anello ferroviario, pur attraversando lunghi tratti semideserti, incontra anche alcuni agglomerati densi. Tanto che, in un'ottica futura, **potrebbe prestarsi ad un servizio circolare che abbia non solo una funzione di raccordo e di scambio, ma anche una maggiore capillarità con una significativa capacità di captazione lungo il percorso.** Giuochi Istmici (dove è anche previsto il passaggio della metropolitana), Igea, Pineto (da raccordare con la fermata Balduina della FL3) sono tutte occasioni che vanno in questo senso e che, tutte insieme, possono dare un contributo notevole alla rete del ferro urbana. Nove stazioni da concepire tutte a quattro binari (due passanti, quali binari di precedenza).



La possibile fermata di Giuochi Istmici, di scambio con la futura estensione della metro C

A differenza delle altre, di più facile realizzazione, la stazione di Igea si troverebbe molto in profondità e, una volta chiusi i cantieri per il raddoppio della tratta da Vigna Clara a Valle Aurelia, sarebbe più complicato eseguire i lavori di scavo interrompendo l'esercizio ferroviario per diverso tempo.



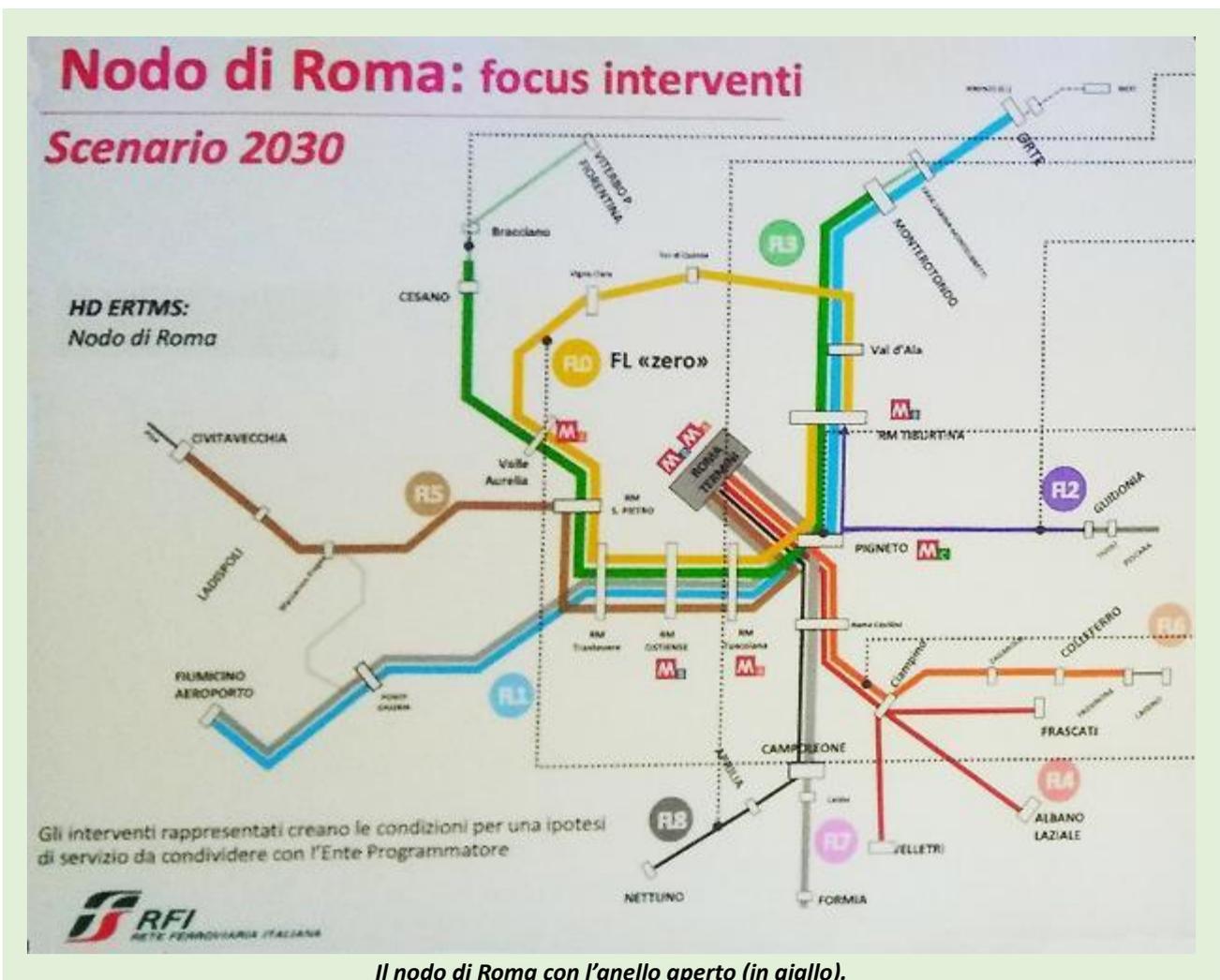
La possibile fermata profonda di Igea, a servizio di una zona piuttosto densa.

Si può pensare di eseguire sin d'ora gli scavi in allargò per le banchine e la coppia aggiuntiva di binari di stazione per la nuova fermata, così da poter completare le opere un domani, quando sarà eventualmente deciso, con pozzi o scolarari per le discenderie che non impatteranno con la circolazione dei treni.

ANELLO APERTO E PIGNETO

Un ultimo appunto è relativo al servizio urbano circolare (la Circle Line) pensato per la chiusura dell'anello. È un anello che non si chiude realmente, perché ha sì come origine e destinazione Tiburtina, ma partendo dai binari est e arrivando sugli ultimi binari ovest. Costringendo cioè chi deve spostarsi da Trastevere, Ostiense, Tuscolana, Pigneto in direzione Val d'Ala-Tor di Quinto o viceversa, a scendere a Tiburtina, attraversare tutta la stazione, aspettare l'arrivo del treno successivo (a cadenza di 15 minuti) e poi proseguire il viaggio.

Un'opzione davvero scomoda e dissuasiva per l'utente.



Con il previsto PRG di Tuscolana, il treno da questa stazione potrebbe scegliere di istradarsi sia sulla lenta che sulla indipendente merci, ma si è scelta la linea lenta (che svia appunto verso le banchine diametralmente opposte a quelle di partenza, a Tiburtina) **perché il progetto della stazione Pigneto** (di scambio con Metro C) **non prevede la banchina sulla linea merci.**

Proprio in virtù dei principi di flessibilità del sistema, cui sarebbe opportuno improntare le nuove opere, nel corso del dibattito pubblico sul progetto del Pigneto **avevamo inviato formalmente le**

nostre osservazioni sulla stazione, proprio per segnalare il depotenziamento del nodo di scambio e sollecitare la presenza delle banchine su entrambe le linee.

Rinnoviamo ora questa stessa richiesta, che fa emergere e conferma la necessità reale di tali banchine a Pigneto. Esiste peraltro un precedente progetto di RFI a riguardo, che potrebbe essere ripreso e riadattato.

Le nuove banchine risolverebbero in modo del tutto lineare il problema della Circle Line e al contempo offrirebbero sia alla stazione Pigneto che più in generale alla rete del nodo di Roma tutta la versatilità di cui ha bisogno per immaginare i servizi ferroviari con uno spettro più ampio di soluzioni.



Una sezione del vecchio progetto per la stazione Pigneto

CONCLUSIONI

L'invito è quello a non concepire un anello al ribasso, con soluzioni "di minima" e allo stesso tempo di non fare del Pigneto una stazione dimezzata.

Le opere che si realizzano oggi resteranno per il futuro, segnando i destini della mobilità romana e non. Pensiamole sin d'ora con lungimiranza, nell'interesse di tutti.



