



DIBATTITO PUBBLICO

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

QUESITI A NOME DELL'ASSOCIAZIONE
ITALIANA PER L'INGEGNERIA DEL TRAFFICO E
DEI TRASPORTI

Contributo di
Stefano Giovenali



Sezione Lazio

Di seguito vengono formulati due quesiti a nome dell' AIIT Lazio
Il Presidente dell'AIIT Lazio
Ing. Stefano Giovenali

1° quesito

La stazione di Tor di Quinto viene ad assumere, nell'ambito del nodo complessivo del Trasporto Pubblico Locale, un ruolo decisivo in relazione alla presenza e connessione con la ferrovia regionale Roma Viterbo (in corso di ammodernamento nella parte esterna) che in soli 7 minuti consente di accedere al quartiere Parioli e in 10 minuti in pieno Centro Storico a ridosso di Piazza del Popolo e della zona maggiormente terziarizzata del quartiere Flaminio. E' evidente quindi l'importanza che riveste la stazione per i servizi locali che potranno avvalersi dello scambio con la ferrovia regionale.

Inoltre anche per i quartieri di Vigna Clara e Fleming i servizi offerti in corrispondenza della stazione costituiscono un importante attrattore potendo realizzare uno scambio tra i veicoli privati e il sistema ferroviario.

Si chiede quindi di sapere come si intende soddisfare la domanda di sosta di coloro che intendono avvalersi dello scambio tra il proprio veicolo individuale e i nuovi servizi offerti, a pag. 15 del dossier è indicata una capacità di 290 posti, che darebbe un contributo marginale all'utilizzazione dei treni, in contrasto con quanto si dice altrove nel dossier stesso.

Si chiede inoltre come si intenda organizzare l'adduzione al nodo dei veicoli del trasporto pubblico locale su gomma che certamente dovranno addurre al nodo stesso.

Si chiede infine perché non sia presente nel progetto o comunque indicato come previsione un quarto binario 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. Nel dossier (p. 31) si dice che è stata esclusa la soluzione a quattro binari perché "avrebbe comportato ... un maggiore ingombro planimetrico". Questo è lapalissiano, ma non è certo un motivo sufficiente anche in considerazione dell'importanza dell'opera.

2° quesito

La chiusura dell'anello è prevista in corrispondenza dei binari alti che conducono alla stazione di Val d'ala. Com'è evidente da un punto di vista funzionale non si tratta di una vera e propria chiusura non essendoci continuità in corrispondenza della stazione Tiburtina. Questa scelta motivata non dalla impossibilità di avere altre soluzioni ma da ragioni di natura tecnica/economica pone diverse criticità e vincoli allo sviluppo dei servizi sul nodo precludendo di fatto lo sviluppo del nodo stesso.

Si chiede pertanto che contestualmente alla scelta progettuale di chiusura dell'anello sui binari alti di Val d'ala siano individuate altri interventi realmente fattibili anche a valle della stazione Tiburtina che garantiscano la continuità di servizi sull'intero anello, fermo restando la possibilità che tali servizi possano usufruire di tutte le stazioni del nodo ivi compresa la realizzanda stazione di Pigneto.

Il fatto che alla luce dei servizi previsti attualmente non risulti necessaria tale continuità è irrilevante poiché nella logica complessiva della chiusura del nodo è certamente necessario assicurare flessibilità di uso dell'infrastruttura anche nel caso di future necessità di modifica degli istradamenti.