



DIBATTITO PUBBLICO PER LA CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA.

LOTTO 1B TRATTA VIGNA CLARA-TOR DI QUINTO E LOTTO 2 TRATTA
TOR DI QUINTO-VAL D'ALA E MODIFICHE AL PRG TIBURTINA.

Relazione conclusiva



DIBATTITO PUBBLICO
Chiusura dell'anello
ferroviario di Roma



SOMMARIO

Premessa.....	1
1 Breve descrizione dell'intervento	3
2 I tempi del dibattito.....	3
3 L'attività di informazione e comunicazione	4
3.1 I contatti diretti con le istituzioni e gli stakeholder	5
3.2 Il sito WEB	8
3.3 I comunicati stampa e la presenza sui media.....	11
3.4 I social.....	11
4 Gli incontri, i soggetti coinvolti e il clima del dibattito	13
4.1 Gli incontri e i soggetti coinvolti.....	14
4.1.1 L'incontro di presentazione del Dibattito	14
4.1.2 Webinar di illustrazione del Progetto	15
4.1.3 Incontri tecnici.....	15
4.1.4 Incontri con il pubblico.....	20
4.1.5 Pubblicazione dei contributi inviati al Coordinamento.....	24
4.1.6 Pubblicazione del "Documento delle Domande" e webinar di presentazione.....	25
4.2 Il "clima" del Dibattito: considerazioni del Coordinatore.....	25
5 I numeri del Dibattito Pubblico.....	27
6 I temi e le questioni del Dibattito Pubblico.....	28
6.1 IL quadro sinottico	29
6.1.1 Temi dominanti	29
6.1.2 Temi che hanno ricevuto grande attenzione	31
6.1.3 Temi specialistici.....	32
6.1.4 Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare.....	32
7 I temi dominanti.....	32
7.1 Alternative di tracciato.....	32
7.1.1 La nuova infrastruttura: un anello "chiuso" o "aperto"?.....	33
7.1.2 La scelta di un tracciato diverso da quello ipotizzato in passato.....	41

7.1.3	I collegamenti dell'anello con le linee esistenti	42
7.1.4	La scelta del passaggio in sopraelevata.....	45
7.2	Le stazioni e le fermate.....	46
7.2.1	Tor di Quinto	46
7.2.2	Val d'Ala.....	47
7.2.3	Roma Termini	48
7.2.4	Suggerimento di nuove fermate.....	50
7.3	Il trasporto merci.....	60
7.4	Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni	63
7.4.1	Il rumore	63
7.4.2	Le vibrazioni	64
7.4.3	Le polveri sottili	65
7.5	Partecipazione dei cittadini.....	66
8	Temi che hanno ricevuto grande attenzione	66
8.1	La stazione di Vigna Clara	66
8.2	Via Tuscia e via Monterosi	70
8.3	Via del Foro Italico.....	76
8.4	Stazione di Tor di Quinto.....	77
8.5	Tratta Tor di Quinto – Val D'Ala	79
8.6	Stazione di Val D'Ala.....	81
8.7	Aeroporto dell'Urbe.....	86
9	Temi specialistici.....	87
9.1	Analisi multicriteria delle alternative	87
9.2	Modello di traffico.....	90
9.3	Potenziamento della capacità della linea	91
9.4	Tor di Quinto: coordinamento funzionale tra le stazioni RFI e ASTRAL	93
9.5	Finanziamenti e costi	94

PREMESSA

La presente “Relazione Conclusiva” è stata redatta seguendo le Raccomandazioni emanate dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico ed in particolare la Raccomandazione n. 3, che prevede l’inserimento di un Quadro Sinottico che fornisca una visione sintetica dei temi discussi, comunicando, oltre ai loro contenuti, il peso che hanno avuto nel corso del Dibattito.

Come già ampiamente trattato nel documento “Sintesi delle domande pervenute”, presentato e pubblicato il 31 marzo 2023, nel corso della fase dibattimentale 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 durante gli incontri tecnici e di confronto con la collettività 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 tecnici e 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.

In fase di redazione del presente documento, si è ritenuto opportuno, pertanto, dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle risposte del Proponente, rimandando a specifici allegati per la consultazione delle fonti. Entro due mesi dalla ricezione della relazione conclusiva del Coordinatore, il Proponente, valutati i risultati e le proposte emersi nel corso del Dibattito, redigerà il dossier conclusivo.

Si precisa, infine, che la “Relazione Conclusiva” è stata redatta con lo scopo di essere **consultata in formato digitale**. Tale scelta deriva dalla volontà di fornire collegamenti ipertestuali che consentono di accedere dal testo ai documenti progettuali, ai contributi inviati, agli interventi nei webinar, ai video che permettono di approfondire singoli aspetti. Ciò consente di ridurre le dimensioni del documento e, contestualmente, di rendere agevole l’approfondimento dei temi di specifico interesse. Nella redazione della Relazione, il testo dei contributi è stato adattato per rendere agevole una lettura discorsiva del testo. Tutti i contributi sono direttamente accessibili nella forma originaria mediante link attivabile sul nome del loro autore.

La Relazione Conclusiva è stata redatta dal Coordinatore Roberto Zucchetti, con il quale ha collaborato l’equipe dedicata di PTSCLAS S.p.A., società aggiudicataria della procedura ad evidenza pubblica bandita da RFI per il servizio di Coordinamento del Dibattito Pubblico relativo al “Progetto NPP 0258 - Chiusura Anello Ferroviario di Roma”.

Hanno supportato il Coordinatore:

- Roberto Zucchetti – Coordinatore
- Tatiana Manuela Cini – Supporto al coordinamento
- Silvio Bosetti – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente
- Alessandro Oliveri – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente
- Giuseppe Siciliano – Esperto Policy ed Economia dei Trasporti e delle Infrastrutture
- Costanza Rapone – Stakeholder Engagement
- Ilenia Tolomeo – Stakeholder Engagement
- Gioia Tagliente – Esperto Comunicazione
- Giuseppina Scalera – Esperto Comunicazione
- Alessia Martellini – Esperto di Social Media Strategy

1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il primo progetto di realizzazione di una linea ferroviaria di circonvallazione della Capitale, nota come Anello ferroviario o Gronda Merci di Roma, risale all'inizio del ventesimo secolo. Il progetto, più volte ripreso e abbandonato nel corso degli anni, riceve un nuovo impulso negli anni '80, in concomitanza dell'affidamento all'Italia dell'organizzazione dei Campionati Mondiali di calcio del 1990. Per il suo alto valore trasportistico, nel 2015 Rete Ferroviaria Italiana – RFI ha deciso di riprendere le attività con l'obiettivo di dare definitiva attuazione al progetto per potenziare l'offerta commerciale passeggeri e creare un itinerario di gronda alla Capitale per il traffico merci.

L'intervento di "Chiusura Anello ferroviario di Roma" è suddiviso in tre lotti funzionali:

- **Lotto 1:** Valle Aurelia-Vigna Clara-Tor di Quinto suddiviso a sua volta in:
 - **Lotto 1A:** Raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;
 - **Lotto 1B** (oggetto del presente dibattito pubblico): nuovo collegamento a doppio binario Vigna Clara - Tor di Quinto con interscambio a Tor di Quinto tra la nuova linea e la linea Roma Civitacastellana Viterbo, sviluppo 2100 m;
- **Lotto 2** (oggetto del presente dibattito pubblico): nuovo collegamento a doppio binario Tor di Quinto – Val d'Ala di sviluppo 2400 m – e modifiche al PRG Tiburtina;
- **Lotto 3:** Bivio Pineto – Stazione Aurelia – Bivio Tor di Quinto – Smistamento.

L'intervento ha origine in prossimità della fermata Valle Aurelia, prosegue fino a Vigna Clara per arrivare presso Tor di Quinto e, oltrepassato il Tevere, avanza in direzione est, sovrattraversando la linea convenzionale Roma-Firenze e la linea Direttissima Roma-Firenze (linea DD), fino a innestarsi sulla linea "merci" in corrispondenza della stazione Val D'Ala.

Sono stati sottoposti a Dibattito Pubblico, tuttavia, solo i due lotti principali del progetto, ovvero l'intervento sulla tratta Vigna Clara-Tor di Quinto (Lotto 1B) e quello sulla tratta Tor di Quinto Val d'Ala (Lotto 2). Il tracciato complessivo dei Lotti 1B e 2 (tratta Vigna Clara – Tor di Quinto – Val d'Ala) si sviluppa tra la linea FL3 (Roma-Viterbo) e la linea FL1 (Fara Sabina-Fiumicino) del nodo ferroviario di Roma.

2 I TEMPI DEL DIBATTITO

RFI, in qualità di Proponente dell'infrastruttura, ha trasmesso alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) la comunicazione circa l'intenzione di avviare il Dibattito Pubblico per il lotto 1b tratta Vigna Clara-Tor di Quinto e per il lotto 2 tratta Tor di Quinto-Val d'Ala e modifiche al PRG Tiburtina, nonché i relativi Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, in data 9 agosto

2022, in conformità alle indicazioni contenute nel DPCM 76/2018 e nella Raccomandazione n. 1 e n. 3 emanate dalla Commissione.

Il Dibattito Pubblico è stato indetto in data 17 agosto 2022, mentre, il Dossier di progetto dell'opera è stato pubblicato dal Proponente in data 22 febbraio 2023, termine che segna l'avvio ufficiale del Dibattito.

Poiché gli interventi in oggetto non ricadono tra le opere previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il Dibattito si è svolto secondo la procedura ordinaria, che individua un orizzonte massimo per la realizzazione della fase dibattimentale di quattro mesi.

3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

Le fasi di attuazione del Dibattito sono state accompagnate da una articolata attività di comunicazione diretta a un pubblico ampio, allo scopo di:

- annunciare l'indizione della fase dibattimentale e segnalare appuntamenti e momenti topici;
- far conoscere il sito WEB dove sono state fornite tutte le informazioni relative al Progetto e alla procedura dibattimentale (<https://dp.anelloferroviarioroma.it/>);
- favorire la conoscenza dei temi affrontati, il loro approfondimento, la discussione e il confronto tra tutti i partecipanti.

Per tali fini, sono stati utilizzati diversi strumenti, richiamati e descritti più nel dettaglio nei paragrafi successivi:

- il contatto diretto, formale con invio di mail, anche tramite PEC, e informale, tramite contatto telefonico, con i rappresentanti delle istituzioni direttamente coinvolte, i soggetti gestori delle infrastrutture che saranno interferite dai cantieri e dal nuovo Anello a regime e i principali stakeholder locali;
- la conferenza stampa di presentazione del progetto di Dibattito Pubblico, organizzata presso la Sala Laudato Si' in Campidoglio in data 6 marzo 2023, in occasione della quale è stato dato inizio alla fase dibattimentale;
- il costante aggiornamento del sito WEB <https://dp.anelloferroviarioroma.it>, nato con il duplice obiettivo di informare gli utenti in merito alle finalità e al funzionamento del Dibattito Pubblico come strumento di democrazia partecipativa, fornire la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera, accedere ai canali di partecipazione attiva agli incontri;
- i social network, nello specifico LinkedIn e Facebook, sui quali sono stati pubblicati post di invito agli incontri e sono stati diffusi i comunicati stampa;
- i comunicati stampa, ampiamente ripresi dai media sia tradizionali sia digitali, a conclusione di ciascuna settimana di incontri;

- il canale YouTube del Coordinamento, sul quale sono disponibili i video di presentazione analitica del progetto;
- le interviste su carta stampata.

3.1 I contatti diretti con le istituzioni e gli stakeholder

In linea con le Raccomandazioni della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, il Coordinatore ha organizzato una fase preventiva di “allerta” degli stakeholder istituzionali, finalizzata a una più efficace gestione dell'attività concertativa.

Il primo contatto ha coinciso con l'invio di una lettera, inoltrata via mail, con la quale il Coordinatore ha annunciato l'indizione del Dibattito Pubblico, spiegandone le finalità e richiedendo un primo incontro, finalizzato a una preliminare mappatura degli interessi coinvolti e dei temi più rilevanti per lo sviluppo della fase dibattimentale. Il Coordinamento ha ritenuto opportuno ascoltare prioritariamente i rappresentanti delle istituzioni la cui programmazione strategica e operativa pluriennale potrebbe integrarsi o confliggere con gli obiettivi della nuova infrastruttura e i referenti delle strutture o degli enti sui quali l'Anello ferroviario potrà causare interferenze.

Di seguito si fornisce il dettaglio dei contatti istituzionali attivati dal Coordinatore e dalla sua squadra:

- Bruno Manzi, *Capo di Gabinetto Città Metropolitana di Roma Capitale*;
- Paolo Aielli, *Direttore Generale Roma Capitale*;
- Eugenio Patanè, *Assessore alla Mobilità Roma Capitale*;
- Maurizio Veloccia, *Assessore all'Urbanistica Roma Capitale*;
- Ornella Segnalini, *Assessora ai Lavori Pubblici e alle Infrastrutture Roma Capitale*;
- Sabrina Alfonsi, *Assessora all'Agricoltura, Ambiente e Ciclo dei rifiuti Roma Capitale*;
- Edoardo Zanchini, *Direttore Ufficio di scopo Clima Roma Capitale*;
- Stefano Fermante, *Direttore Infrastrutture e Mobilità Regione Lazio*;
- Manuela Manetti, *Direttore Politiche abitative e la Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica Regione Lazio*;
- Vito Consoli, *Direttore Ambiente Regione Lazio*;
- Daniele Torquati, *Presidente Municipio XV Roma Capitale*;
- Paolo Emilio Marchionne, *Presidente Municipio III Roma Capitale*;
- Sabrina Giuseppetti, *Presidente Municipio XIII Roma Capitale*;

- Francesca Del Bello, *Presidente Municipio Il Roma Capitale*;
- Anna Donati, *Presidente e Amministratrice Delegata Roma Servizi per la Mobilità*;
- Alessandro Fuschiotto, *Direttore Ingegneria e Direttore Trasporto Pubblico Roma Servizi per la Mobilità*;
- Stefano Brinchi, *Responsabile Relazioni Esterne e Strategia Roma Servizi per la Mobilità*;
- Carlo Cecconi, *Direttore Infrastrutture Ferroviarie, Grandi Opere e Trasporto Pubblico Locale Astral S.p.A.*;
- Marco Trombetti, *Direttore Sviluppo e Approvazione Progetti ENAC*;
- Eugenio Di Maro, *Responsabile Approvazione Progetti di Interventi Aeroportuali ENAC*.

In esito al primo contatto, sono stati organizzati incontri *one to one* – in persona o da remoto - dedicati agli Enti che hanno manifestato la volontà di contribuire allo sviluppo del Dibattito.

A completamento della c.d. “fase di allerta”, il confronto istituzionale è stato affiancato da una attività di coinvolgimento dei rappresentanti della società civile, dei comitati e dell’associazionismo più legati agli aspetti di vivibilità della città e dei quartieri. Un’attenzione particolare è stata dedicata ai servizi, alle attività commerciali e produttive collocate in prossimità del tracciato dei lotti 1B e 2 dell’Anello ferroviario. Di seguito si fornisce il dettaglio dei contatti verso la comunità locale attivati dal Coordinatore e dalla sua squadra:

- Cristina Tabarrini, *Presidente Comitato “I Quartieri di Vigna Clara e Dintorni”*;
- Daniele Ottazzi, *Presidente Associazione “Fleming Vigna Clara per la Mobilità”*;
- Carmine Perrone Capano, *Presidente Comitato “Ambiente e Legalità Ponte Milvio”*;
- Claudia Gallarino, *Presidente “Il Filo del Quartiere”*;
- Anna Maria Romani, *Presidente Legambiente Circolo Aniene APS*;
- Lucio Zaccarelli, *Presidente Associazione “Insieme per l’Aniene Onlus”*;
- Gianluca Grande, *Presidente “Consorzio Due Ponti”*;
- Tarek Ricci, *Presidente “Circolo Flaminio Andrea Doria”*;
- Stefano Castiglione, *Presidente “Circolo Magistrati Corte de’ Conti”*;
- Marco Quadrini, *Presidente “Acquacetosa Centro Calcio – A.S. Roma”*;
- Marco Bucarelli, *Procuratore capo del progetto di ristrutturazione del Centro Sportivo il Baiardo Corte dei Conti*;
- Emanuele e Pietro Tornaboni, *“Due Ponti Sporting Club”*;

- Stefano Ricci, *Presidente Consiglio d'Area Didattica dell'Ingegneria dei Trasporti e Direttore Master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari;*
- Roberto Scacchi, *Presidente Legambiente Lazio;*
- Maria Domenica Boiano, *Direttrice Legambiente Lazio;*
- Gabriele Nanni, *Project Officer Legambiente Lazio.*
- Carmine Belfiore, *Questore di Roma.*

A partire dal 10 marzo 2023, in occasione del primo incontro dedicato alla “*Presentazione analitica del Progetto*” (cfr. §4.1.1), contatti informali e formali sono stati costantemente mantenuti con i principali stakeholder del territorio, autorità, soggetti istituzionali, esponenti di associazioni professionali e culturali, operatori economici. Tali interlocuzioni hanno portato alla partecipazione diretta agli eventi di numerosi stakeholder rilevanti per lo sviluppo della fase dibattimentale. In particolare, sono intervenuti:

- Anna Donati, *Presidente e AD Roma Servizi per la Mobilità;*
- Daniele Torquati, *Presidente Municipio XV Roma Capitale;*
- Matteo Pietrosante, *Assessore all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici, alla Mobilità, alle Politiche Giovanili Municipio III Roma Capitale;*
- Giovanni Forti, *Presidente Commissione Mobilità Municipio XV Roma Capitale;*
- Tommaso Martelli, *Assessore al Commercio e alle Attività Produttive Municipio XV;*
- Giornalisti di testate locali;
- Esperti e appassionati al tema;
- Residenti delle zone interferite dai cantieri e dalla futura infrastruttura a regime;
- Esponenti dei Comitati Cittadini e dei Circoli sportivi prospicienti l'opera.

3.2 Il sito WEB



Il Coordinatore ha individuato nel sito internet <https://dp.anelloferroviarioroma.it/> un canale fondamentale per l'informazione costante sugli appuntamenti del Dibattito e la comunicazione degli sviluppi della discussione, in un'ottica di massima trasparenza e facilitazione della costruzione di una consapevolezza critica nelle comunità più direttamente interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura.

Il sito ha registrato 9.969 visualizzazioni, 1.805 utenti e un tasso di coinvolgimento medio del 66,47%.

Come si può notare dal grafico riportato di seguito (cfr. Grafico 1), la maggior parte dei nuovi utenti (42%) ha visitato il sito utilizzando direttamente i motori di ricerca. Il 24%, invece, è atterrato sul sito da pagine web esterne, mentre il 19% dai social. I restanti utenti (15%) provengono da campagna pubblicitarie digitali e solo l'1% proviene da una ricerca diretta tramite l'inserimento dell'URL.

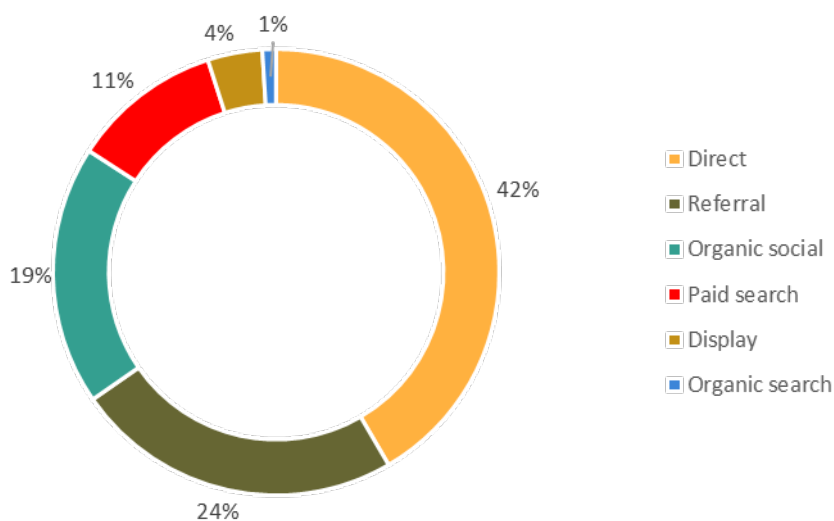


Grafico 1. Canali di traffico sito web ufficiale

Il sito internet ha avuto il duplice obiettivo di:

- informare gli utenti sulle finalità e il funzionamento del dibattito pubblico come strumento di democrazia partecipativa;
- fornire tutta la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera.

Il sito web conserva, infatti, le informazioni, garantendo: accesso e reperibilità di documenti, consente di confrontare testi, progetti, video; prevede la possibilità di commentare e inviare contributi.

Tali obiettivi si riflettono nella struttura del portale, che contiene nella sua home page tutti i riferimenti (*main box*) per accedere alle pagine secondarie dedicate agli argomenti di inquadramento generale e quelli (*sub box*) dedicati all'aggiornamento sull'avanzamento della procedura (*News, Prossimi eventi*).

I *main box* presenti in home page forniscono accesso alle sezioni di approfondimento su:

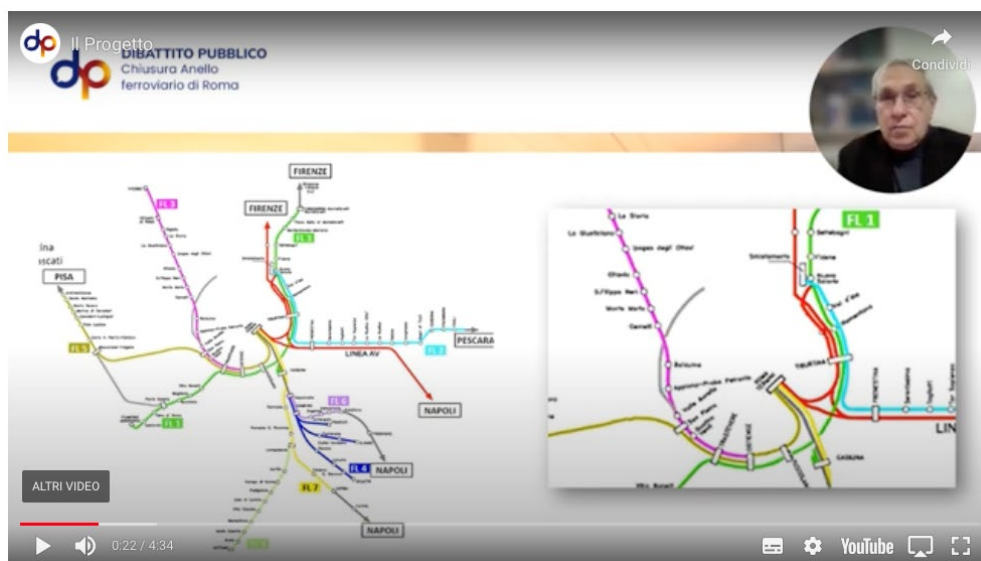
- la procedura di Dibattito Pubblico; tale pagina secondaria consente di accedere a un video esplicativo del Coordinatore e a ulteriori contenuti informativi sui canali attivati per registrare le manifestazioni di interesse a intervenire agli appuntamenti del Dibattito, nonché a raccogliere i *cahiers* (ridenominati "contributi" per una più immediata comprensione) di quanti hanno voluto condividere pubblicamente la propria opinione o proporre soluzioni migliorative del progetto;
- il progetto nel suo complesso, attraverso il Dossier di progetto approntato dal Proponente e i PFTE dei lotti 1B e 2, completi degli elaborati tecnici: in attesa degli

sviluppi dei quali saranno oggetto l'istituto del Dibattito Pubblico e il suo sistema di governance alla luce delle novità introdotte dal Nuovo Codice degli Appalti e con l'obiettivo di garantire nel lungo periodo la disponibilità dei documenti, il Coordinamento ha ritenuto opportuno creare una repository interna al sito WEB ufficiale, rinunciando al link al sito della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico; come sarà meglio dettagliato a seguire, nella sezione è presente, inoltre, un video nel quale il Coordinatore sintetizza i contenuti dei documenti allegati.

Una cura particolare è stata posta a facilitare la reperibilità delle informazioni anche a coloro che non hanno profili tecnici e che avrebbero, pertanto, difficoltà a trovare notizie sugli aspetti di loro interesse. La documentazione di un'opera complessa è, infatti, necessariamente ampia e, nonostante gli interventi di semplificazione del linguaggio già operati dal Proponente in fase di redazione del Dossier di Progetto, di difficile lettura.

La sezione *Il progetto* è stata, pertanto, ideata per dare visibilità agli aspetti di maggiore interesse, grazie a un'articolazione in: *Panoramica, Dossier di progetto, Global Project Lotti del DP, Alternativa selezionata, Sostenibilità, Mobilità, Aspetti ambientali, Espropri, Cantierizzazione.*

Come già anticipato, nella sezione di approfondimento sulle caratteristiche del progetto è stato inserito un video nel quale è fornita una illustrazione semplificata dei documenti, che ne permette di cogliere i tratti essenziali, lasciando a una successiva consultazione in autonomia l'approfondimento sulle parti di specifico interesse.



- le modalità di partecipazione agli appuntamenti del calendario della fase dibattimentale.

Nel footer sono presenti i link ai canali social Facebook e LinkedIn del Dibattito e al questionario per la rilevazione della sentiment, introdotto dalla Raccomandazione n. 3, punto 4 della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, che prevede che “nella fase di svolgimento del dibattito pubblico, il Coordinatore o la Coordinatrice del medesimo dovrà rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella relazione conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico”.

3.3 I comunicati stampa e la presenza sui media

Ai fini dell'aggiornamento dei media sull'avanzamento del Dibattito, sono stati prodotti e diffusi 3 comunicati stampa. Gli esperti di comunicazione che hanno supportato il Coordinatore, in accordo con i referenti della Comunicazione e delle Relazioni istituzionali del Proponente, hanno pianificato il lancio di un comunicato stampa in coincidenza delle seguenti occasioni:

- conferenza stampa di avvio del Dibattito (6 marzo 2023);
- termine della prima settimana di incontri (17 marzo 2023);
- termine della seconda settimana di incontri (24 marzo 2023).

I comunicati stampa e l'attività di *media relations* svolta dall'ufficio stampa del Dibattito hanno portato alla pubblicazione di:

- n. 76 agenzie di stampa;
- n. 91 articoli su testate online;
- n. 14 articoli su testate cartacee;
- n. 2 interviste al Coordinatore su testate online (La Repubblica e La Stampa in data 23/02/2023);
- n. 1 servizio della sede regionale del TG3 RAI in occasione della conferenza stampa di presentazione del Dibattito.

Per un report completo dei comunicati stampa diffusi, della rassegna stampa online e cartacea prodotta, dell'interviste rilasciate, si rimanda all' "Appendice A - Report Media" allegata alla presente relazione.

Un quarto comunicato stampa è stato previsto in occasione della presentazione pubblica della presente relazione conclusiva.

3.4 I social

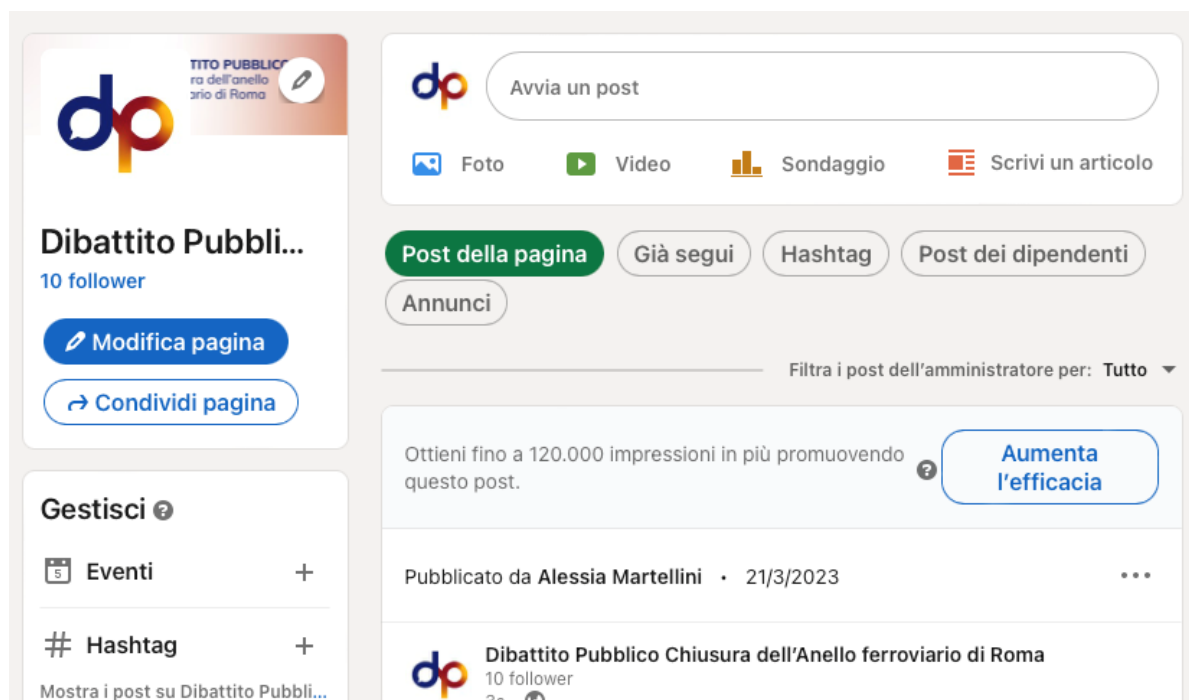
Con l'obiettivo di garantire più ampia visibilità al calendario degli incontri del Dibattito, dare risalto ai momenti di restituzione dedicati ai temi emersi nel corso della fase dibattimentale, promuovere la circolarità e rintracciabilità della rassegna stampa, sono stati aperti due profili

social, accessibili, oltre che in maniera diretta, dal portale ufficiale del Dibattito, grazie ai bottoni presenti nel *footer*.

Più nel dettaglio, la comunicazione social è stata realizzata attraverso un profilo Facebook, un profilo LinkedIn e un canale YouTube. Per tutte e tre le piattaforme è stata replicata la strategia che ha caratterizzato la comunicazione istituzionale del sito web, finalizzata a concentrare la comunicazione relativa ai diversi incontri su un canale unico per ogni strumento. La comunicazione social ha mantenuto un registro informativo piuttosto che divulgativo, promuovendo gli incontri, segnalando i link di partecipazione agli stessi, condividendo la rassegna stampa più rilevante.

Il numero totale di visualizzazioni raccolte da Facebook, LinkedIn e YouTube è di 10.509.





Per un report completo dei post pubblicati, si rinvia all'“Appendice B - Report Social” allegata alla presente relazione.

4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO

Le tratte Vigna Clara-Tor di Quinto (lotto 1B) e Tor di Quinto-Val d'Ala (lotto 2) dell'Anello ferroviario hanno una lunghezza complessiva di 4,5 km: a fronte di uno sviluppo ridotto, alcuni tratti della nuova infrastruttura attraversano aree urbane densamente popolate, determinando, pertanto, l'interesse diretto di un bacino rilevante di residenti, ma anche di enti che gestiscono infrastrutture interferite dai cantieri per la realizzazione della ferrovia o che saranno interferite dalla nuova infrastruttura a regime.

Gli ambiti ristretti delle tre stazioni – Vigna Clara, Tor di Quinto, Val d'Ala - si caratterizzano, come evidenziato nel Dossier di progetto prodotto dal Proponente, per un tessuto territoriale piuttosto diversificato: se Vigna Clara e Val d'Ala sono stazioni a servizio di un contesto urbanizzato, Tor di Quinto risulta essere inserita in un ambito a bassa densità. Tutte le stazioni, tuttavia, evidenziano bacini di attrazioni rilevanti.

La stazione di Vigna Clara, già attiva, vedrà progressivamente crescere il volume di utenza conseguentemente alla realizzazione del progetto di chiusura dell'Anello ferroviario. La stazione esprime, infatti, una vocazione di nodo urbano a servizio di circa 20.000 persone, residenti e

lavoratori che fruiranno del nodo trasportistico con frequenza pendolare. In analogia, anche la stazione di Val d'Ala diventa funzionale alla realizzazione di un progetto di c.d. "città a 15 minuti", rappresentando il nuovo punto di accesso al servizio ferroviario, raggiungibile da circa 34.600 persone.

La stazione di Tor di Quinto evidenzia un bacino di attrazione di circa 53.500 persone che lavorano e vivono entro i 20 minuti di percorrenza automobilistica.

Il progetto di dibattito è stato, pertanto, costruito con l'obiettivo di attrarre in via prioritaria la popolazione direttamente interessata, ovvero gli abitanti del Municipio III - 205.759 residenti al 31 dicembre 2019 - e Municipio XV - 160.502 al 31 dicembre 2019 - di Roma Capitale, attraversati, rispettivamente, dai lotti 1B e 2 della nuova infrastruttura. In fase di mappatura degli interessi, si è rilevato, un potenziale coinvolgimento anche di una ridotta porzione del Municipio II - nell'area prospiciente a Via Salaria - e del Municipio XIII, attraversato dal lotto 1A dell'Anello e di cui il lotto 1B rappresenta la prosecuzione¹.

Come già descritto in dettaglio nel paragrafo 3.1 della presente relazione, il Coordinatore ha organizzato, inoltre, una fase preventiva di "allerta" degli stakeholder istituzionali, finalizzata a una più efficace gestione dell'attività concertativa.

Nei paragrafi che seguono si descrive nel dettaglio lo svolgimento degli incontri.

4.1 Gli incontri e i soggetti coinvolti

4.1.1 L'incontro di presentazione del Dibattito

Il 6 marzo 2023, si è tenuta la Conferenza Stampa di presentazione del Dibattito Pubblico presso la Sala Laudato Si' in Campidoglio. L'incontro ha avuto l'obiettivo di illustrare ai giornalisti di media nazionali e locali le finalità del Dibattito Pubblico, nonché le modalità di svolgimento. A tale fine, è stata predisposta per tutti i partecipanti una cartella stampa contenente, oltre all'Agenda dell'evento:

- Scheda di approfondimento *Che cos'è e come funziona il Dibattito Pubblico*;
- Scheda di approfondimento *Il progetto "Chiusura dell'Anello ferroviario di Roma" Overview e Benefici*;
- Calendario degli incontri previsti per la fase dibattimentale, di cui è possibile trovare un approfondimento nel paragrafo 4.1 della presente relazione.

La conferenza stampa ha previsto l'intervento di:

¹ Si specifica che, una volta contattati dal Coordinatore, i due municipi non hanno manifestato la volontà ad intervenire.

- Caterina Cittadino, *Presidente Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico*;
- Roberto Zucchetti, *Coordinatore del Dibattito Pubblico - PTS*;
- Vera Fiorani, *Amministratrice Delegata Rete Ferroviaria Italiana e Commissaria straordinaria per la realizzazione dell'opera*;
- Eugenio Patanè, *Assessore alla Mobilità Roma Capitale*;
- Davide Bordoni, *Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*.

La sessione è stata moderata da Francesco Di Frischia, giornalista presso il Corriere della Sera.

Al termine della presentazione, è stato dato spazio alle domande dei giornalisti.

La presentazione ha prodotto una Rassegna Stampa di oltre 150 articoli, su carta stampata e sul web. Anche il TGR Lazio, in data 6 marzo 2023, nello speciale delle 19:00, ha mandato in onda una clip dedicata al Progetto e all'indizione e conseguente avvio della procedura di Dibattito Pubblico.

4.1.2 Webinar di illustrazione del Progetto

Il Coordinatore, al fine di realizzare un momento informativo preliminare alle settimane di confronto diretto, ha organizzato un incontro online dal titolo *“Presentazione analitica del Progetto”*. Durante il webinar, il Proponente dell'opera, RFI, e i progettisti di Italferr, hanno descritto le ragioni dell'intervento, i benefici attesi e i molti aspetti tecnici oggetto di approfondimento puntuale negli incontri di seguito descritti (§4.1.3 e §4.1.4).

Tale sessione introduttiva è stata trasmessa in streaming su piattaforma Zoom venerdì 10 marzo 2023, registrando un pubblico di 140 persone. Le video registrazioni degli interventi, suddivise per tematica, sono state caricate sul canale YouTube del Coordinamento del DP e sul sito web. Nello specifico, sono disponibili le seguenti clip:

- [Introduzione generale al progetto - Ing. Flavia Rita Gentile, RFI. Committente dell'opera](#);
- [Il valore generato dal progetto - Ing. Nicoletta Antonias, RFI](#);
- [Chiusura dell'anello nel futuro della mobilità di Roma - Ing. Pierangelo Rivoli, Italferr](#);
- [Le alternative di tracciato e la soluzione di progetto - Ing. Giuliana Ingrosso, Italferr](#);
- [Ambiente naturale e aspetti territoriali - Ing. Carolina Ercolani, Italferr](#);
- [La gestione dei cantieri - Ing. Luciano Caronte, Italferr](#);
- [La viabilità in fase di costruzione - Ing. Daniele Bensaadi, Italferr](#).

4.1.3 Incontri tecnici

Gli incontri tecnici sono stati ideati come appuntamenti aperti a tutti, ma indirizzati in modo prioritario a soggetti con esperienza nelle materie trattate. Ogni incontro ha avuto ad oggetto uno specifico aspetto del PFTE dei lotti 1B e 2 dell'Anello ferroviario: la mobilità, le alternative di tracciato e la soluzione di progetto, l'impatto ambientale e l'inserimento dell'opera, la gestione dei

cantieri e della viabilità. Tutti i tavoli si sono svolti in presenza e in diretta streaming tramite piattaforma Zoom.

Il calendario degli incontri specialistici ha previsto i seguenti appuntamenti:

- **Chiusura dell'Anello nel futuro della mobilità di Roma:** mercoledì 15 marzo 2023 presso l'Aula Magna Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti Roma Capitale, Via Capitan Bavastro 94;
- **Le alternative di tracciato e la soluzione di progetto:** giovedì 16 marzo 2023 presso la Casa della Città, Piazza Giovanni da Verrazzano 7;
- **Ambiente naturale e aspetti territoriali:** mercoledì 22 marzo 2023 presso l'Aula Magna Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti Roma Capitale, Via Capitan Bavastro 94;
- **La gestione dei cantieri e la viabilità in fase di costruzione:** giovedì 23 marzo 2023 presso la Casa della Città, Piazza Giovanni da Verrazzano 7.

Ogni tavolo è stato aperto dal Coordinatore del DP e da uno specialista della squadra di supporto, selezionato sulla base delle competenze richieste dal tavolo. Ciascuno specialista ha avuto il compito di introdurre gli aspetti tecnici critici ai fini di una piena comprensione delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei cantieri ad essa connessi, ponendo ai referenti RFI e Italferr domande funzionali a raccontare il progetto da angolature diverse.

Ai fini di un efficace svolgimento degli incontri, il Coordinatore si è impegnato a garantire una partecipazione attiva agli incontri il più possibile organizzata. Gli utenti, avuto modo di conoscere per tempo il calendario degli incontri, hanno avuto la possibilità di inviare una richiesta di intervento tramite apposito form sul sito del DP o tramite mail. Questa procedura ha permesso di programmare le scalette di tutti i tavoli, distribuendo le richieste di intervento in base alla coerenza con i contenuti degli appuntamenti. Per ogni evento, il Coordinatore ha, tuttavia, previsto la possibilità di intervenire "a caldo", dedicando una parte dell'incontro agli interventi non programmati dal pubblico. È stata, inoltre, prevista la possibilità per gli spettatori da casa di inviare domande tramite apposito box sulla piattaforma Zoom.

Di seguito, per ciascun incontro, è presentato l'indice puntuale della sessione.

15 marzo 2023

Chiusura dell'Anello nel futuro della mobilità di Roma
AULA MAGNA DIPARTIMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTI ROMA CAPITALE, VIA CAPITAN BAVASTRO 94
Introduzione
Roberto Zucchetti Coordinatore del Dibattito Pubblico

Interventi di facilitazione

Tatiana Manuela Cini

Supporto al Coordinamento del Dibattito Pubblico

Interventi di RFI, Promotore dell'infrastruttura

- **Flavia Rita Gentile**, RFI - Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Pierangelo Rivoli**, Progettista Italferr
- **Pietro Aimone**, RFI - Direzione Commerciale

Interventi degli stakeholder istituzionali

- **Anna Donati**, Presidente e AD di Roma Servizi per la Mobilità
- **Stefano Brinchi**, Responsabile Ufficio Relazioni Esterne e Strategia Roma Servizi per la Mobilità

Interventi degli stakeholder non istituzionali

- **Paolo Arsena**, Architetto e rappresentante del progetto La Metrovia
- **Massimo Montebello**, *Ingegnere e Consulente*
- **Maurizio Giovannetti**, *Ingegnere*

Domande del pubblico connesso da remoto

Francesco Barontini, Maurizio Mazzoni, Corrado Cotignano

16 marzo 2023

LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO E LA SOLUZIONE DI PROGETTO

CASA DELLA CITTÀ, PIAZZA GIOVANNI DA VERRAZZANO 7

Introduzione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Interventi di facilitazione

Silvio Bosetti

Ingegnere ed esperto del team di Coordinamento del Dibattito Pubblico per le discipline ambientali

Interventi del Promotore

- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Giuliana Ingrosso**, *Progettista Italferr*
- **Mirko Pianesi**, *BIM Coordinator Italferr*

Interventi degli stakeholder

- **Massimo Montebello**, *Ingegnere e Consulente*
- **Lorenzo Paglione**, *Dirigente Medico ASL Roma 1*
- **Marco Martens**, *Ingegnere civile*
- **Maurizio Giovanetti**, *Ingegnere*

22 marzo 2023

AMBIENTE NATURALE E ASPETTI TERRITORIALI

AULA MAGNA DIPARTIMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTI ROMA CAPITALE, VIA CAPITAN BAVASTRO 94

Introduzione

Roberto Zucchetti
Coordinatore del Dibattito Pubblico

Interventi di facilitazione

Alessandro Olivieri
Architetto ed esperto del team di Coordinamento per le discipline urbanistiche

Interventi del Promotore

- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Carolina Ercolani**, *Responsabile Settore Ambiente Italferr*
- **Giuliana Ingrosso**, *Progettista Italferr*
- **Daniele Sperandio**, *Progettista Italferr*
- **Flavia De Marinis**, *Progettista Italferr*
- **Alfredo Corvaja**, *Progettista Italferr*

Interventi degli stakeholder

- **Lorenzo Paglione**, *Dirigente Medico ASL Roma 1*

Domande del pubblico connesso da remoto

Emanuela Fiorenza

22 marzo 2023

AMBIENTE NATURALE E ASPETTI TERRITORIALI

**AULA MAGNA DIPARTIMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTI ROMA CAPITALE, VIA CAPITAN
BAVASTRO 94**

Introduzione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Interventi di facilitazione

Costanza Rapone

Supporto al Coordinamento del Dibattito Pubblico

Interventi del Promotore

- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Giuliana Ingrosso**, Progettista Italferr
- **Luciano Caronte**, Progettista Italferr
- **Pierangelo Rivoli**, Progettista Italferr
- **Daniele Bensaadi**, Progettista Italferr

Interventi degli stakeholder istituzionali

- **Matteo Pietrosante**, Assessore all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici, alla Mobilità, alle Politiche Giovanili Municipio III Roma Capitale

Domande del pubblico connesso da remoto

Valeria Mercadante

Per ciascun evento, è possibile fruire della registrazione integrale delle sessioni sul sito web del DP (<https://dp.anelloferroviarioroma.it/partecipa/>).

4.1.4 Incontri con il pubblico

Si tratta di incontri aperti a tutti e indirizzati in modo prioritario a coloro i quali non avrebbero avuto occasione di confronto con il Promotore in altri contesti. Diversamente da quanto definito per gli incontri tecnici, gli appuntamenti di ascolto della collettività non sono contraddistinti da un'identità tematica. Il Coordinatore, infatti, li ha predisposti per approfondire le questioni legate specificatamente ai singoli luoghi interferiti dall'intervento infrastrutturale, e per fornire maggiori dettagli e chiarimenti in risposta alle domande e perplessità presentate dal pubblico. In ciascun incontro è stato, quindi, destinato ampio spazio agli interventi della collettività, dando priorità alle richieste pervenute anticipatamente tramite il sito del DP e l'indirizzo di posta elettronica del Coordinamento.

Il calendario degli incontri di confronto con il pubblico ha previsto i seguenti appuntamenti:

- **Chiusura dell'Anello ferroviario: aspetti specifici Municipio XV:** martedì 14 marzo 2023 presso la Sede del Municipio XV in Via Flaminia, 872;
- **Chiusura dell'Anello ferroviario: aspetti specifici Municipio III:** mercoledì 15 marzo 2023 presso la Sede del Municipio III in Piazza Sempione, 15;
- **Chiusura dell'Anello ferroviario: aspetti specifici zona Vigna Clara:** martedì 21 marzo 2023 presso l'Oratorio San Gaetano in Via Tuscania, 12;
- **Chiusura dell'Anello ferroviario: aspetti specifici zona Via Salaria:** mercoledì 22 marzo 2023 presso la Palestra Anna Magnani in Via Val Maggia, 21.

Ogni sessione è stata mediata dal Coordinatore del DP, Professor Roberto Zucchetti, e si è aperta con l'introduzione, da parte del Promotore e dei suoi tecnici, degli aspetti progettuali di maggiore rilievo per ciascuna zona territoriale.

Ciascun incontro ha registrato ampia partecipazione da parte della collettività e molte sono state le questioni sollevate dal pubblico che hanno potuto trovare la risposta degli esperti. Tutti gli incontri sono stati registrati e prontamente caricati nelle sezioni dedicate sul sito del DP (<https://dp.anelloferroviarioroma.it/partecipa/>).

Di seguito, l'indice puntuale delle sessioni di ciascun appuntamento.

14 marzo 2023

Chiusura dell'Anello ferroviario: aspetti specifici Municipio XV

SEDE DEL MUNICIPIO XV, VIA FLAMINIA 872

Introduzione e mediazione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Daniele Torquati

Presidente Municipio XV Roma Capitale

Interventi del Promotore

- **Chiara De Gregorio**, RFI, Direttrice Direzione Investimenti Area Centro
- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Pierangelo Rivoli**, Progettista Italferr
- **Giuliana Ingrosso**, Progettista Italferr
- **Mirko Pianesi**, BIM Coordinator Italferr

Interventi degli stakeholder

- **Giovanni Forti**, Presidente Commissione Mobilità Municipio XV Roma Capitale
- **Stefano Testi**, Presidente Comitato Un anello per Roma e Comitato per la Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest Roma, in rappresentanza di alcuni Comitati civici del Municipio XV
- **Leonardo Chiari**, ex Consigliere del Municipio XV
- **Alessandro Maria Martino**, Ingegnere residente in Via Monterosi
- **Avvocato Fresina**, Consorzio Camposanpiero
- **Fabio Massimo Zito**, Segretario Comitato di Quartiere Fleming – Tor di Quinto
- **Claudio Cafasso**, Direttore editoriale di VignaClaraBlog.it
- **Tommaso Martelli**, Assessore al Commercio e alle Attività Produttive Municipio XV
- **Claudia Gallarino**, Associazione Il Filo di Quartiere
- **Carlo Eugenio Dell'Agli**, residente zona via Monterosi
- **Stefano Simonelli**, Ingegnere
- **Tarek Ricci**, Presidente Circolo Andrea Doria Club

15 marzo 2023

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO: ASPETTI SPECIFICI MUNICIPIO III, - SEDE DEL MUNICIPIO III, PIAZZA SEMPIONE 15

Introduzione e mediazione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Matteo Pietrosante

*Assessore all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici, alla Mobilità, alle Politiche Giovanili Municipio III
Roma Capitale*

Interventi del Promotore

- **Chiara De Gregorio**, RFI, Direttrice Direzione Investimenti Area Centro
- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera
- **Pierangelo Rivoli**, Progettista Italferr
- **Giuliana Ingrosso**, Progettista Italferr
- **Carolina Ercolani**, Responsabile Settore Ambiente Italferr

Interventi degli stakeholder

- **Andrea Brunasso**, appassionato del tema
- **Gianpio Di Mario**, residente nel Municipio III
- **Enrico Ganduglia**, Associazione Amici di Conca D'Oro
- **Lorenzo Paglione**, residente in zona Conca D'Oro
- **Carmine Venticchio**, Protezione Civile a Cavallo
- **Fabrizio Ciofani**, Capo redattore giornale La Quarta
- **Emanuela Fiorenza**, Retake Roma

21 marzo 2023

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO: ASPETTI SPECIFICI ZONA VIGNA CLARA

ORATORIO SAN GAETANO, VIA TUSCANIA 12

Introduzione e mediazione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Interventi del Promotore

- **Flavia Rita Gentile**, RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera

- **Giuliana Ingrosso**, *Progettista Italferr*
- **Stefano Paoloni**, *Progettista Italferr*
- **Mirko Pianesi**, *Progettista Italferr*
- **Alfredo Corvaja**, *Progettista Italferr*

Interventi istituzionali

Daniele Torquati

Presidente Municipio XV Roma Capitale

Interventi degli stakeholder

- **Stefano Testi**, *Presidente Comitato Un anello per Roma e Comitato per la Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest Roma, in rappresentanza di alcuni Comitati civici del Municipio XV*
- **Alessandro Maria Martino**, *Ingegnere residente in Via Monterosi*
- **Cristina Tabarrini**, *Presidente Comitato I Quartieri di Vigna Clara e Dintorni*
- **Corrado Cotignano**, *Membro gruppo di progetto Metrovia*
- **Daniele Ottazzi**, *Presidente Comitato Stazione Vigna Clara e Dintorni*
- **Carlo Eugenio Dell'Agli**, *residente zona via Monterosi*
- **Claudia Gallarino**, *Associazione Il Filo di Quartiere*
- **Stefano Simonelli**, *Ingegnere*
- **Alessandro D'Alessandro**, *commerciante di Piazza Diodati*

22 marzo 2023

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO: ASPETTI SPECIFICI ZONA VIA SALARIA, - PALESTRA ANNA MAGNANI, VIA VAL MAGGIA 21

Introduzione e mediazione

Roberto Zucchetti

Coordinatore del Dibattito Pubblico

Matteo Pietrosante

Assessore all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici, alla Mobilità, alle Politiche Giovanili Municipio III Roma Capitale

Interventi del Promotore

- **Flavia Rita Gentile**, *RFI, Direzione Investimenti – Responsabile Progetti Roma – Committente dell'opera*

- **Giuliana Ingrosso**, *Progettista Italferr*
- **Luciano Caronte**, *Progettista Italferr*
- **Daniele Bensaadi**, *Progettista Italferr*
- **Nicoletta Antonias**, *Progettista Italferr*

Interventi degli stakeholder

- **Paolo D'Angelo**, *Presidente del Comitato I Bravi di Prati Fiscali*
- **Carlo Peiser**, *Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato*
- **Emanuele Maurizi**, *Associazione Salvaiciclisti*
- **Franco Bocchetto**, *Ingegnere delle infrastrutture*
- **Emanuela Fiorenza**, *Retake Roma*
- **Carlo Righetti**, *Presidente Associazione Cittadini, Artigiani e Commercianti*
- **Roberta Perugini**, *Associazione Amici di Conca D'Oro*
- **Marco Dilullo**, *residente zona Val d'Ala*
- **Andrea Montevicchi**, *Rappresentante del Municipio II*
- **Carmine Verticchio**, *Protezione Civile a Cavallo*
- **Luca Amoretti**, *residente zona Val d'Ala*
- **Gianpiero Di Mario**, *residente nel Municipio III*
- **Maurizio Giovannetti**, *Ingegnere*

4.1.5 Pubblicazione dei contributi inviati al Coordinamento

Nel corso del Dibattito Pubblico, al fine di favorire la più ampia partecipazione, è stata prevista la possibilità di inviare, tramite apposito form sul sito web del DP o via mail, dei contributi al Progetto. Tali contributi, che nella prassi francese del Dibattito Pubblico sono denominati *cahiers*, sono lo strumento attraverso il quale il pubblico ha potuto esprimere, in forma di testo argomentativo, di semplice pensiero e/o di domanda, le proprie preoccupazioni e opinioni sul Progetto di Chiusura dell'Anello ferroviario di Roma.

In totale, sono pervenuti al Coordinamento del Dibattito Pubblico n. 26 contributi. Le argomentazioni presentate sono risultate di grande utilità sia per il Coordinatore, supportato nella stesura del Documento delle Domande, sia per il Promotore e i progettisti, maggiormente consapevoli delle necessità reali del territorio. Molti contributi hanno, infatti, fornito degli interessanti spunti di riflessione sul Progetto: sono state numerose le proposte di modifica del tracciato, le richieste di inserimento di ulteriori stazioni e fermate lungo l'Anello, le domande sulla funzionalità della linea per il trasporto merci, le preoccupazioni per le esternalità negative tipicamente prodotte da un'infrastruttura ferroviaria. Il Coordinatore, al fine di valorizzare l'importante contributo offerto dagli stakeholder, ha ritenuto opportuno approfondire quanto

emerso dedicandovi i paragrafi 6, 7, 8 e 9 del presente documento. Le principali questioni, accorpate per tematica, sono, inoltre, presentate nel “Documento delle Domande” redatto dal Coordinatore al termine della fase dibattimentale, di cui al sottoparagrafo che segue.

4.1.6 Pubblicazione del “Documento delle Domande” e webinar di presentazione

Il “Documento delle Domande” è lo strumento di sintesi dei numerosi aspetti emersi durante gli incontri e nei *cahier*. Per ogni questione trattata, i diversi contributi, domande e contestazioni sono stati raggruppati dal Coordinatore in uno o più macro-temi riformulati sotto forma di domande al Proponente. Data la complessità della materia e l’attenzione a non tralasciare alcuno degli argomenti sollevati, il documento risulta ampio e complesso. Per facilitarne la comprensione, in data 31 marzo 2023, il Coordinatore ha organizzato un webinar di spiegazione e illustrazione del Documento, la cui registrazione è stata resa disponibile sul sito internet ufficiale del DP, per una fruizione asincrona. Il “Documento delle Domande” ha la finalità di fornire a tutti la possibilità di avere un panorama sistematico delle questioni emerse e dà modo al Proponente di rispondere, in modo quanto più esaustivo e articolato possibile, a tutte le informazioni richieste. Dall’integrazione tra le domande dal pubblico, così come sintetizzate dal Coordinatore, e le risposte fornite dal Proponente, deriva il “Documento delle Risposte”.

4.2 Il “clima” del Dibattito: considerazioni del Coordinatore

La raccomandazione 3 emanata dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico richiede al Coordinatore “di rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella relazione conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico e presti attenzione al grado di soddisfazione dei medesimi interlocutori [...] in merito all’andamento e agli esiti dello stesso dibattito pubblico”: a questo proposito, è stato pubblicato sul sito del Dibattito, il questionario per la rilevazione del “sentiment”, che, per quanto segnalato dal Coordinatore, non ha ricevuto risposte.

La valutazione del Coordinatore è che la fase dibattimentale si sia svolta in un clima di generale correttezza, anche se non sono mancati momenti di aperta contestazione nel corso dello svolgimento degli incontri nei territori dei Municipi III e XV. Come si avrà modo di approfondire più avanti nella presente relazione (cfr. § 6 e § 7), in tali sedi alcuni gruppi di residenti che hanno preso parte al Dibattito hanno, infatti, espresso forte preoccupazione rispetto agli impatti dell’infrastruttura sulla vivibilità dei quartieri interessati e una scarsa fiducia nelle misure di mitigazione definite dal Proponente.

Come già descritto in dettaglio nel paragrafo 3.1 della presente relazione, il Coordinatore ha organizzato, inoltre, una fase preventiva di “allerta” degli stakeholder istituzionali, finalizzata a una più efficace gestione dell’attività concertativa. Tale fase di analisi degli interessi e di successivo

contatto ha prodotto esiti diversificati. Come talvolta accade in situazioni di conflitto, infatti, alcuni stakeholder hanno scelto di non partecipare agli incontri del Dibattito, rimandando il proprio intervento a sedi diverse di confronto e mediazione di interessi pubblici (es. conferenza di servizi). Altri, e su tutti i Municipi III e XV, hanno, invece, colto l'opportunità di una collaborazione interistituzionale in una fase preliminare della progettazione dei lotti 1B e 2 dell'Anello ferroviario ed hanno collaborato attivamente al sistema di comunicazione e informazione, amplificando gli effetti del dialogo fra Proponente, progettisti, istituzioni, associazionismo, enti e cittadini.

Numericamente e qualitativamente rilevante la partecipazione dei residenti agli incontri sul territorio: i quattro appuntamenti nelle sedi istituzionali dei Municipi III e XV e negli spazi messi a disposizione nei pressi delle stazioni di Vigna Clara e Val d'Ala hanno visto raccogliersi mediamente oltre 60 persone a seguire i lavori e più di 50 interventi dal pubblico (sia in presenza, sia da remoto).

Consegnando l'esito del Dibattito a coloro che dovranno assumere le decisioni sulla realizzazione del progetto e sulle sue caratteristiche, è necessario esprimere un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato, sia nella organizzazione del Dibattito, sia nella presentazione del progetto sia, soprattutto, ai rappresentanti delle istituzioni e dei portatori di interessi, collettivi o privati.

5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

I prospetti seguenti descrivono, in termini quantitativi, gli output e i principali risultati ottenuti nel corso del Dibattito, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.

11

INCONTRI:

- 4 incontri tecnici (in presenza e online)
- 2 webinar (1 sul progetto infrastrutturale e 1 sui temi emersi nel DP)
- 4 incontri sul territorio dei municipi III e XV (in presenza)
- 1 evento conclusivo di restituzione

1

UNA CONFERENZA STAMPA IN CAMPIDOGLIO

OLTRE **560** PARTECIPANTI
In presenza e da remoto

26

CONTRIBUTI INVIATI DA
40 FIRMATARI

184

USCITE SUI MEDIA

- N. 76 AGENZIE DI STAMPA
- N. 91 ARTICOLI SU TESTATE ONLINE;
- N. 14 ARTICOLI SU TESTATE CARTACEE
- 1 EVENTO CONCLUSIVO
- N. 2 INTERVISTE AL COORDINATORE SU TESTATE ONLINE
- N. 1 SERVIZIO DELLA SEDE REGIONALE DEL TG3 RAI

10.509

VISUALIZZAZIONI
sito e social ufficiali

6 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO

In questo capitolo della Relazione Conclusiva sono esposti i temi affrontati nell'ambito del Dibattito e le relative criticità. L'esposizione segue le indicazioni fornite dalla Raccomandazione 3 e quindi inizia esponendo un quadro sinottico che:

- distingue tra i temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire e quelli che, invece, ne sono rimasti al margine;
- li espone seguendo un criterio di "ponderazione comparata", tenendo conto del peso specifico che ognuno di essi ha assunto nello svolgersi della consultazione pubblica
- ne fornisce una sommaria indicazione e rimandando ai successivi paragrafi la trattazione analitica.

L'organizzazione del Quadro Sinottico, così come richiesto dalla Raccomandazione 3, comporta di procedere ad una valutazione, in particolare su quali temi siano stati maggiormente oggetto di attenzione e, soprattutto, quali di essi abbiano avuto la possibilità di "essere trattati ed esauriti". A questo proposito, occorre chiarire

- che la valutazione è espressa dal Coordinatore, che se ne assume la responsabilità,
- e che il Dibattito "sia riuscito a trattare e ad esaurire le criticità" non significa che gli attori siano divenuti ad una visione condivisa del problema e delle soluzioni, ma che tutti gli elementi oggettivi e soggettivi siano stati adeguatamente esplicitati.

Per quanto riguarda, invece, il criterio di ponderazione si è scelto di utilizzare una scala qualitativa così definita:

3	Dominante	Il tema è stato al centro del dibattito, riproposto sia negli incontri tecnici on line sia sul territorio ed è stato espressione di interessi pubblici diffusi.
2	Grande attenzione	Il tema ha ricevuto una grande attenzione ma non ha dominato il DP essendo sostenuto da interessi pubblici ma localmente concentrati
1	Specialistico	Il tema è stato sollevato negli incontri con la popolazione o è stato oggetto di contributi di persone esperte che sono intervenute su aspetti legali o tecnici anche di notevole complessità

6.1 IL quadro sinottico

Nelle pagine seguenti è riportato il quadro sinottico che indica i temi trattati²; l'ultima colonna indica, con la sigla e il colore: E – argomento “trattato ed esaurito”, NE “trattato ma non esaurito”.

6.1.1 Temi dominanti

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E
				/
				NE
La nuova infrastruttura: un anello “chiuso” o “aperto”?	Già nella presentazione del progetto l'attenzione è stata posta sulla impossibilità di realizzare una linea che consenta di percorrere l'intero Anello senza dover cambiare treno a Tiburtina. Questo aspetto è stato ritenuto in contrasto con la stessa dizione di "anello" e gravemente limitante sotto il profilo del servizio che l'infrastruttura potrà rendere. Nel dibattito sono state avanzate diverse proposte per superare questo limite	Il tema è stato ampiamente affrontato e i progettisti hanno mostrato le ragioni che non hanno reso possibile realizzare un diverso innesto della linea nella stazione di Tiburtina. Le soluzioni suggerite, per consentire la piena circolarità del servizio in altri punti del tracciato, sono state discusse ma richiederanno una più approfondita analisi di fattibilità tecnica. Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che è riuscito a trattare ma non a esaurire.	7.1.1	NE
La scelta di un tracciato diverso da quello ipotizzato in passato	Il progetto segue un tracciato in parte diverso da quello ipotizzato negli anni '90, che si sarebbe svolto su aree nel frattempo occupate da edifici produttivi e commerciali. Da un lato, soddisfazione per la nuova soluzione è stata espressa da coloro che operano nelle aree destinate a sedime ferroviario; dall'altro, gli abitanti della zona più direttamente interferiti hanno chiesto di riportare la linea all'interno del tracciato originario.	Il Dibattito ha permesso di dimostrare in maniera molto evidente che la scelta del tracciato storico non avrebbe modificato le interferenze con le abitazioni, in particolare in via Monterosi. Inoltre, ha permesso di illustrare i vantaggi funzionali della nuova soluzione, connessi soprattutto alla ottimizzazione della stazione di interscambio a Tor di Quinto.	7.1.2	E
I collegamenti dell'anello con le linee esistenti	La realizzazione dei lotti che sono oggetto del Dibattito non è sufficiente di per sé a consentire il collegamento dell'Anello ferroviario con le linee esistenti che servono i collegamenti di medio e lunga distanza. In particolare, questo aspetto è stato sollecitato da coloro che hanno posto l'attenzione ai servizi di livello metropolitano.	Il Dibattito ha permesso di mostrare, anche andando oltre lo stretto perimetro della infrastruttura sottoposta a Dibattito, l'intero assetto delle linee in programmazione. Mentre è stato possibile registrare un ampio consenso sul disegno complessivo, si deve anche segnalare una diffusa preoccupazione per il finanziamento di questi raccordi.	7.1.3	E
La scelta del passaggio in sopraelevata	La scelta di attraversare in sopraelevata le principali vie di accesso alla capitale e il Tevere ha fatto, ovviamente, discutere, innanzitutto per l'impatto visivo che produce, ma anche per la diffusione del rumore. Numerose le richieste di far passare la linea in sotterranea, se non per l'intero percorso, almeno per la parte tra Vigna Clara e Tori di Quinto.	Su questo aspetto i progettisti hanno mostrato fin dalla prima presentazione del progetto i motivi che non permettono di considerare fattibile questa soluzione, riconducibili sostanzialmente a "limiti di geometria del tracciato" connessi ai vincoli di pendenza. Hanno anche mostrato che l'eventuale scelta di limitare il transito ai soli treni passeggeri non avrebbe consentito comunque la realizzazione dell'attraversamento in sotterranea.	7.1.4	E

² Si è preferito presentare i temi ordinati per importanza e sequenza logica, indicando nell'ultima colonna se la loro trattazione può essere considerata completa o no.

Assetto ferroviario delle fermate	Rimandando alla sezione seguente le problematiche di natura locale, molti interventi hanno insistito sulla necessità di potenziare l'assetto ferroviario delle stazioni, prevedendo un maggior numero di binari per agevolare il sorpasso dei treni di lunga percorrenza e aumentare così la capacità dell'infrastruttura (vedi anche paragrafo 9.3)	Tutte le proposte avanzate sono state ampiamente discusse e i progettisti hanno potuto mostrare studi preparatori nei quali esse erano state valutate. I motivi della scelta effettuata sono in parte di natura tecnica e in parte di natura economica: sostanzialmente è stato scelto di non eccedere nel passaggio da zero a quattro binari, scegliendo un dimensionamento compatibile con le previsioni di traffico e anche di minor costo realizzativo.	7.2	E
Suggerimento di nuove fermate	Davvero molte sono state le proposte di realizzare nuove fermate lungo l'Anello Ferroviario, la maggior parte delle quali fuori dalla parte di tracciato sottoposta a Dibattito.	Le proposte di realizzare nuove fermate sono spesso in contrasto tra loro, perché troppo vicine le une con le altre. I progettisti sono entrati nel merito delle proposte sostenute con maggiore frequenza (Pigneto, Farnese - Olimpico, Salaria) mostrando le problematiche tecniche che ne impediscono la realizzazione se non a seguito di onerose integrazioni progettuali. Rimane aperta la valutazione di come consentire l'interscambio con la linea Metro C, che nella parte nord è ancora in progettazione.	6.2.6	NE
Il trasporto merci	Il trasporto merci, previsto tra le funzioni della linea, è stato oggetto di discordanti valutazioni. Da un lato, la posizione degli abitanti prospicienti la linea, soprattutto in via Tuscia e Monterosi, che ne vorrebbero la riduzione e al limite l'eliminazione; dall'altro la posizione di chi vuole favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia che vorrebbe assegnare un maggior ruolo anche all'Anello.	Il Dibattito ha chiarito il numero di treni merci posto come vincolo di progetto per definire la capacità dell'infrastruttura: 30 treni giorno. Ha permesso anche di chiarire che il ruolo del proponente, RFI, è di realizzare l'infrastruttura, mentre saranno le imprese ferroviarie a decidere se e quali treni far circolare. È stato anche possibile assicurare che vi sono rigorose norme per garantire la sicurezza del trasporto ferroviario delle merci, soprattutto in galleria e in ambito urbano. Il tema di come il nodo di Roma sia compatibile con la strategia del rilancio del trasporto merci in ferrovia rimane tuttavia aperto e richiederà una programmazione che va ovviamente oltre i confini del presente dibattito.	6.2.7	E
Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni	Rimandando al punto successivo le specifiche problematiche locali, in via generale sono state sollevate preoccupazioni per il rumore, le vibrazioni e in un caso anche per la diffusione di polveri sottili.	Il dibattito ha permesso di mostrare nel dettaglio le analisi compiute in sede di progetto di fattibilità e di rassicurare sull'avvenuto impiego di metodologie in linea con le migliori pratiche del settore. È stato anche chiarito che non vi sono emissioni di polveri sottili e che le vibrazioni non superano i livelli prescritti.	6.2.8	E
Partecipazione dei cittadini	La disponibilità dimostrata dai tecnici a spiegare ed esaminare anche le questioni di dettaglio è stata molto apprezzata e ciò ha portato gli intervenuti a richiedere più volte che questa modalità di rapporto possa continuare.	Il promotore, RFI, ha assicurato l'intenzione di proseguire nel rapporto positivo avviato con i Municipi e di prevedere l'attivazione di infopoint oltre che di una modalità di informazione costante.	6.2.9	E

6.1.2 Temi che hanno ricevuto grande attenzione

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E
				/
				NE
La stazione di Vigna Clara	Preoccupazioni sono state espresse in merito alla insufficiente dotazione di parcheggi per le auto; anche la dotazione di posti bici è stata segnalata come insufficiente. Altro tema è la rilocalizzazione del mercato di via Piazza Diodati.	Sul fronte dei parcheggi è stato ribadito che la stazione è progettata per essere raggiunta senza auto e che il parcheggio non farebbe che accrescere congestione. Rimane aperto il tema di dove rilocalizzare il mercato, anche se nella sistemazione di via Tuscia e Monterosi si potrebbero forse ricavare degli spazi.	8.1	NE
Via Tuscia e via Monterosi	Sono queste le vie in cui maggiore è l'interferenza con le residenze. Significativa opposizione al progetto da parte dei residenti frontisti, soprattutto di via Monterosi. I progettisti hanno mostrato analisi di maggior dettaglio che hanno in parte mitigato le preoccupazioni. Rimane la richiesta di un diverso percorso o in subordine di una copertura di un tratto di linea per eliminare il rumore.	Le immagini mostrate hanno permesso di meglio comprendere l'effettivo impatto visivo dell'opera, che risulta più distante dalle case rispetto al confine attuale. È stato dimostrato che un diverso tracciato non potrebbe comunque cambiare la situazione nelle due vie. Rimane aperta la possibilità di studiare una parziale copertura del primo tratto di ferrovia dopo la stazione di Vigna Clara.	8.2	NE
Via del Foro Italico e stazione di Tor di Quinto	È stato segnalato che in questo tratto di linea è prevista l'eliminazione di un distributore di carburante che l'unico in zona ad erogare anche GPL. Preoccupazioni per la sicurezza della zona e la disponibilità di sufficienti parcheggi, dato che è l'unica stazione in cui è previsto l'interscambio ferro-gomma	Sono state date assicurazioni che ci si attiverà per non lasciare la zona scoperta di questo servizio. Sono stati mostrati i dettagli di progetto che hanno risposto in maniera adeguata alle richieste fatte.	8.3 8.4	E
Tratta Tor di Quinto – Val d'Ala	L'attraversamento del Tevere è stato oggetto di diversi interventi con la richiesta di assicurare piena interconnessione alla rete di piste ciclabili. In prossimità della zona industriale e in particolare degli impianti del Poligrafico dello Stato sono state evidenziate criticità per l'eliminazione temporanea del parcheggio e per le vibrazioni che hanno, in questo caso, soglie di tolleranza inferiori a quelle usuali.	La rete di piste ciclabili non solo non subisce interruzioni ma viene molto potenziata con l'attraversamento del Tevere in corsia riservata. Gli aspetti specifici del Poligrafico dello Stato saranno oggetto di una specifica analisi tecnica, data la loro particolarità	8.5	E
Stazione di Val d'Ala	Il tema che ha dominato la discussione relativa alla stazione è la sicurezza (security) a causa della presenza di insediamenti abusivi, oggi rimossi. Altro tema caldo la mancanza di parcheggi e il timore che il potenziamento del servizio attiri traffico e quindi congestione.	Negli incontri, tenuti sia presso il Municipio III sia nelle vicinanze della stazione, è stato possibile mostrare nel dettaglio gli aspetti di progettazione che vanno nella direzione di consentire maggiore sicurezza. Chiusura della stazione, presenza di attività commerciali ... Sulla disponibilità di parcheggi è stato ribadito che la stazione è progettata per essere raggiunta a piedi o in bici e che la costruzione di un parcheggio di interscambio peggiorerebbe la congestione anziché ridurla	8.6	E
Aeroporto dell'Urbe	Sono state riportate preoccupazioni per eventuali interferenze con le esigenze di sicurezza dell'aeroporto.	Il tema non stato al momento approfondito perché non sono state fornite evidenze al proposito.	8.7	E

6.1.3 Temi specialistici

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E
				/
				NE
Analisi multicriteria delle alternative	È stata criticata la mancanza di dettagli nelle tabelle di presentazione dell'analisi multicriteri e sono stati quindi richiesti maggiori dettagli.	In sede di risposta alle domande formulate maggiori dettagli sono stati forniti.	9.1	E
Modello di traffico	Puntuali richieste sono state formulate in merito al modello utilizzato per le stime di traffico ed in particolare sul livello di condivisione degli scenari infrastrutturali e di servizio futuri.	In sede di risposta alle domande formulate sono stati forniti maggiori dettagli.	9.2	E
Potenziamento della capacità della linea	Alcuni contributi, presentati negli incontri tecnici, hanno prospettato soluzioni di assetto ferroviario miranti a potenziare la capacità della linea.	In sede di risposta alle domande formulate sono stati forniti maggiori dettagli.	9.3	E
Tor di Quinto: coordinamento funzionale tra le stazioni RFI e ASTRAL	La Regione Lazio, con un proprio contributo tecnico, ha prospettato la necessità che la progettazione esecutiva della stazione segua una serie di specifiche al fine di garantire la piena funzionalità della corrispondente stazione ASTRAL	In sede di risposta alle domande formulate sono stati fornite ampie rassicurazioni sul tema.	9.4	E
Finanziamenti e costi	Essendo l'opera da lungo tempo attesa, preoccupazioni sono state espresse per la mancanza di parte dei finanziamenti.	Tutti gli interventi istituzionali, a partire da quello del MIT in conferenza di apertura, hanno assicurato la massima attenzione a questo tema.	9.5	NE

6.1.4 Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare

Il dibattito è stato molto ampio e partecipato. L'unico tema che non è stato possibile trattare è relativo alle possibili interferenze con l'aeroporto dell'Urbe, segnalate da un contributo ma che gli enti competenti non hanno ritenuto opportuno esplicitare in sede di dibattito pubblico.

7 I TEMI DOMINANTI

Nei paragrafi seguenti sono dettagliate le principali posizioni emerse nel dibattito su ciascun punto, con il collegamento ai contributi nelle quali sono espresse, le domande formulate dal Coordinatore e le risposte del Proponente.

7.1 Alternative di tracciato

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

7.1.1 La nuova infrastruttura: un anello “chiuso” o “aperto”?

Sul piano infrastrutturale, procedendo in senso orario, dopo la stazione di Val d'Ala la nuova linea ferroviaria si deve collegare con le linee provenienti da nord: sono state studiate due soluzioni: il collegamento sulla linea a) Merci e b) Orte Fiumicino. La prima soluzione consentirebbe ai treni provenienti da Val d'Ala di arrivare sui primi binari di Tiburtina e poi di proseguire direttamente sulla linea dell'Anello ferroviario. Invece, il collegamento sulla linea Orte Fiumicino porta il treno in arrivo da Val d'Ala sugli ultimi binari di Tiburtina: per proseguire lungo l'Anello ferroviario è in questo caso necessario scendere dal treno, andare sui primi binari e prendere un altro treno che percorre l'anello in direzione di Ostiense. Nel primo caso abbiamo un “anello chiuso”, nel secondo un “anello aperto”.

Nella presentazione iniziale delle alternative di tracciato, l'ingegner Giuliana Ingrosso di Italferr ha illustrato le due alternative e i motivi che hanno fatto ritenere non fattibile la soluzione preferibile, quella che avrebbe consentito la chiusura dell'anello.

dp Le alternative di tracciato e la soluzione di progetto - Ing. Giuliana Ingrosso, Italferr

STUDIO DELLE ALTERNATIVE
CHIUSURA DELL' ANELLO FERROVIARIO – lotto 1B e 2 – REALIZZAZIONE DEL BIVIO SULLA LINEA ES

POSSIBILI SOLUZIONI DI CHIUSURA DELL'ANELLO

1. LINEA ORTE – FIUMICINO (anello chiuso)
2. LINEA MERCI (anello aperto)

RFI **ITALFERR**

Il tema della “chiusura” dell'anello è stato toccato innanzitutto da **Anna Donati**, Presidente e AD di Roma Servizi per la Mobilità, che ha affermato: “Questa è una forte limitazione: nella presentazione si punta molto su questa idea del “servizio circolare” che però l'infrastruttura non consente. Questo è un punto di grande criticità, perché da un lato si promette un servizio circolare, che collega molte stazioni e reti ferroviarie, ma poi questo servizio circolare non c'è. Naturalmente noi siamo molto rispettosi del lavoro fatto, perché lavorando a Roma sappiamo bene cosa sia la complessità; però, rinunciare a un innesto dell'anello sulla linea lenta interna, per Firenze, credo che sia un elemento che non possa essere accettato senza dimostrare bene che questa soluzione non sia possibile. L'ottimale sarebbe fare entrambi i collegamenti, perché questo consentirebbe

anche dei servizi passanti. Questa è la posizione della amministrazione di Roma: con RFI c'è un tavolo di lavoro, c'è una collaborazione costante, ma sicuramente questa sarà una delle osservazioni l'Amministrazione capitolina farà, naturalmente non solo nell'ambito del dibattito pubblico.

Una dettagliata illustrazione di questo problema è stata fornita da [Enrico Sciarra](#), che ha anche fornito una sua ricostruzione delle soluzioni elaborate nel tempo. “La nuova soluzione progettuale dell'Anello, con innesto proposto a Val d'Ala a salto di montone, si differenzia rispetto alla soluzione precedente, che prevedeva un bivio a raso sul viadotto di “Prato della Signora”, peraltro, in corrispondenza di una predisposizione completata nei primi anni '90 del secolo scorso.

Infatti, la chiusura dell'Anello, come contenuta nel Progetto 2003, prevedeva la realizzazione di



un innesto a raso sulla linea FL1 Fara Sabina - Fiumicino Aeroporto per il quale è attualmente realizzata la predisposizione infrastrutturale nella zona di Prato della Signora, realizzata in concomitanza dei lavori di costruzione della linea Direttissima (fine anni 70). L'evoluzione dell'offerta commerciale nel corso degli anni e la caratterizzazione della linea FL1 come linea di tipo metropolitano con frequenze già attualmente inferiori ai 10min in determinati periodi della giornata hanno determinato la necessita di modificare la soluzione funzionale prevista. Sia i volumi di traffico attuali sia soprattutto i futuri sviluppi dell'offerta commerciale, hanno infatti evidenziato, a seguito di analisi di dettaglio effettuate, una sostanziale incompatibilità della soluzione infrastrutturale ipotizzata (e parzialmente predisposta) ovvero della soluzione di innesto a raso della Cintura.

Dopo aver descritto le due alternative progettuali esaminate e sopra descritte, esprime la valutazione che la soluzione attuale “determina un sicuro beneficio per il traffico merci proveniente dalla linea Tirrenica, in quanto si troverebbe instradato direttamente verso Roma Casilina, attraversando l'impianto di Roma Tiburtina utilizzando l'attuale “linea merci”; a fronte di questo indiscutibile beneficio, si ha, però, tutto l'impatto negativo della nuova soluzione ad “Anello aperto in forma di C”, che si ripercuote sul traffico pendolare proprio in una città che, negli ultimi anni, ha visto crescere congestione e incidentalità stradale, probabilmente più di ogni altra città italiana”. A

ciò aggiunge la considerazione che la sosta dei treni in modalità capolinea nella stazione di Tiburtina comporta “onerose occupazioni dei binari nella stazione Tiburtina per le operazioni di cambio banco, a discapito della capacità dell’infrastruttura”.

Molti sono stati gli interventi che hanno ribadito queste considerazioni; in taluni casi è stato ipotizzato che le vere ragioni della scelta effettuata siano di natura economica (cfr. contributo di [Stefano Giovenali](#)).

A seguito di queste considerazioni è opportuno porre la seguente domanda.

Domanda 1 –Le ragioni di questa scelta sono motivate dalla impossibilità di avere altre soluzioni o da ragioni di natura tecnica/economica?

Risposta – Il modello di esercizio relativo al traffico passeggeri è passato dal prevedere 112 treni/giorno (anno 2003) agli attuali 252 treni/giorno, mentre la previsione del traffico merci è stata ridotta a 30 treni/giorno rispetto ai 42 treni/giorno previsti nel 2003. Il mutato modello di esercizio, ovvero l’incremento del numero dei treni previsto, ha comportato di conseguenza la necessità di adeguare alcune caratteristiche infrastrutturali, con particolare riferimento alla tipologia del bivio da realizzare in corrispondenza dell’innesto sulla linea storica di fine lotto 2.

La precedente soluzione che prevedeva di realizzare l’incrocio tra treni marcianti in senso opposto (c.d. “bivio a raso”) è stata sostituita con una soluzione che evita tali incroci (c.d. “salto di montone” o bivio a livelli sfalsati). La soluzione a livelli sfalsati, separando i flussi dei nuovi treni previsti sull’anello e quelli che marciano sulla linea esistente, assicura le condizioni infrastrutturali coerenti con i livelli di capacità attesi. Sono stati sviluppati nuovi studi al fine di prevedere la realizzazione del nuovo schema funzionale, che corrispondesse alle mutate condizioni di trasporto. È stata quindi studiata una prima soluzione che prevedeva l’innesto della nuova linea con un bivio a livelli sfalsati in corrispondenza della linea storica Fara Sabina – Fiumicino (FL1) e che potesse utilizzare il tratto di sede già predisposto.

Tuttavia, per creare gli spazi necessari a realizzare l’innesto sulla linea FL1, questa soluzione comportava la necessità di prevedere una variante al tracciato della linea Roma Firenze o Direttissima (DD), che oltre ad incidere sul servizio ferroviario della linea stessa in termini di interruzioni di lungo periodo e rallentamenti su gran parte della rete ferroviaria durante le fasi realizzative, prevedeva la collocazione della stessa variante nella fascia di rispetto del fiume Aniene, ovvero in un’area di esondazione. Nello specifico, gli approfondimenti svolti in fase di sviluppo delle alternative progettuali hanno evidenziato che la nuova configurazione planimetrica della Linea DD avrebbe dovuto comportare un significativo spostamento delle arginature del Fiume Aniene, (dove oggi si attesta la pista ciclabile) intervento ritenuto non fattibile per la normativa nazionale. Inoltre, il nuovo binario della linea di chiusura dell’anello ferroviario, avrebbe interessato

con una struttura in viadotto la zona di alveo del fiume Aniene, in stretto parallelismo con il corso d'acqua (condizione non perseguibile). In relazione a quanto sopra, RFI ha pertanto deciso di perseguire una soluzione progettuale funzionalmente diversa, che vedesse l'innesto dell'anello ferroviario, sempre con bivio a livelli sfalsati, non più sulla linea FL1 ma in corrispondenza della linea Merci, caratterizzata da un numero minore di interferenze con l'offerta commerciale esistente e che garantisse comunque il raggiungimento degli obiettivi di progetto, ovvero la chiusura funzionale dell'anello ferroviario attraverso l'implementazione di un adeguato modello di esercizio.

Altre soluzioni di innesto della futura infrastruttura sulla rete esistente, con la possibilità di chiudere l'anello consentendo l'esercizio "chiuso", sono in astratto ipotizzabili e necessitano comunque di idonei approfondimenti progettuali in esito ai quali si potranno rideterminare nuovi scenari tecnico-economici.

2-20 – Regione Lazio

La soluzione infrastrutturale adottata, ad "anello aperto" riduce l'efficacia dei servizi circolari nell'arco est dell'itinerario: diversi interventi hanno quindi chiesto se di ciò è stato tenuto conto nella stima della domanda di trasporto e nei tempi di viaggio, determinanti per la valutazione dei benefici prodotti dall'infrastruttura. In particolare, **Stefano Fermante**, direttore della [Direzione Infrastrutture e Mobilità della Regione Lazio](#) scrive: "Infine, con riguardo allo schema funzionale dei servizi nel nodo e, specificatamente, agli interventi di cui al Lotto 2, si chiede di conoscere l'impatto che la soluzione progettuale adottata "a spirale" o ad "anello aperto" potrà avere sui futuri sviluppi della capacità dell'infrastruttura e dell'offerta commerciale in una prospettiva di lungo periodo, nel quadro dei fabbisogni di servizi che potranno emergere nel nodo in una fase successiva al 2031."

La domanda successiva è, conseguentemente, questa.

Domanda 2 – 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?

Risposta – L'innesto sulla cosiddetta "Linea Merci" oltre ad incrementare il livello di accessibilità al trasporto ferroviario andando a servire il bacino di Val D'Ala, tenuto conto della configurazione infrastrutturale nel nodo di Roma negli scenari di più lungo termine, offrirà nuove possibilità di servizi ad integrazione dell'ossatura dell'offerta assicurata dai servizi FL e urbani. Uno tra i diversi possibili scenari sull'Anello Nord, potrebbe vedere oltre al servizio Guidonia – Vigna Clara – Ladispoli, Tivoli – Vigna Clara – Fiumicino Aeroporto o Tivoli – Vigna Clara – Nettuno, altrimenti non realizzabili.

Diversi sono stati gli interventi nel corso del Dibattito e i contributi che hanno proposto soluzioni tese a chiudere l'anello in modo diverso dalla soluzione b) – innesto sulla Orte – Fiumicino, ritenuta dai progettisti infattibile.

Diversi sono stati gli interventi di esperti che hanno ipotizzato soluzioni a questo inconveniente. Un primo suggerimento, di [Enrico Sciarra](#), è di “realizzare lo sfiocco dalla direttissima nel rettilo 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 3 – È stata esaminata questa possibilità? In caso affermativo, come è stata valutata?

Risposta – La soluzione è stata esaminata e valutata non perseguibile. Nello specifico, l'area a cui si fa riferimento, e indicata nell'immagine sottostante, è quella dove è presente un'ansa del Fiume Aniene.



In questo tratto, al fine di inserire un nuovo binario, sarebbe necessario diramarlo dalla linea FL1 – Orte Fiumicino nel tratto in rettilineo. Come si vede dall'immagine, il tratto in rettilineo è ubicato in adiacenza alla pista ciclabile, che rimarca l'arginatura del fiume. Pertanto, lo spostamento in quel tratto della linea Direttissima, ovvero della pista ciclabile, comportando lo spostamento delle arginature del fiume Aniene, risulta non perseguibile da un punto di vista ambientale e normativo. Ad ogni modo anche un'eventuale modifica al tracciato della Direttissima, al fine di sfruttare l'area delimitata dall'ansa del fiume, non sarebbe geometricamente compatibile né con il superamento della stessa da parte del binario dispari dell'interconnessione, né tanto meno compatibile con le caratteristiche prestazionali della linea Roma - Firenze.

Si fa presente infine che successivamente a tale rettilineo è presente un impianto di ACEA e il Ponte delle Valli, entrambi non delocalizzabili. Pertanto, per i motivi esposti, si è ritenuta non perseguibile anche questa la soluzione.

Nell'immagine successiva si riporta un tentativo di inserimento dello scambio sopra citato sulla linea FL1, nel quale si evidenzia come si verrebbe a realizzare un tratto di nuovo muro che, oltre ad eliminare la pista ciclabile, modificherebbe le arginature del Fiume Aniene.

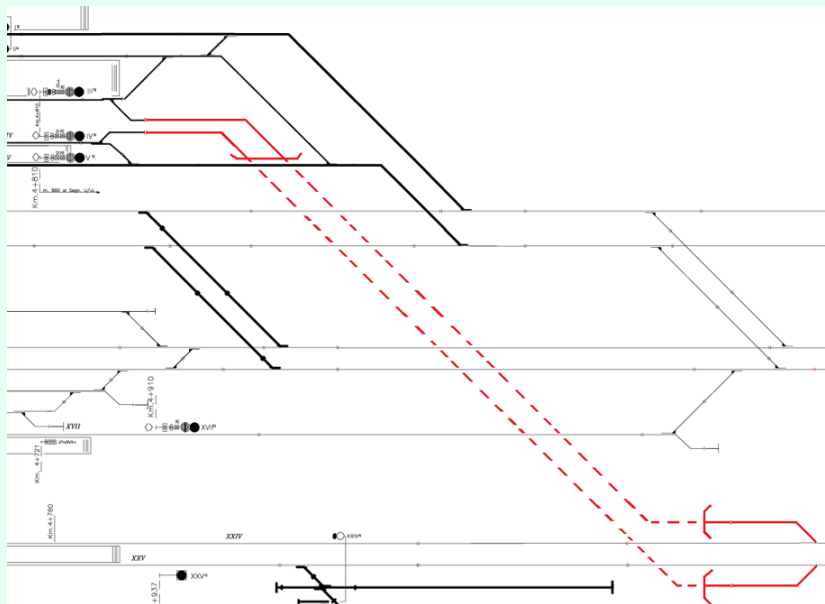


Un altro suggerimento, anche questo avanzato da [Enrico Sciarra](#), ipotizza la congiunzione, non a raso, dei binari della linea merci con i binari bassi di Roma Tiburtina, in analogia a quanto fatto sulla linea "Roma-Viterbo" tra le stazioni di Tuscolana e Ostiense nella radice degli scambi est di

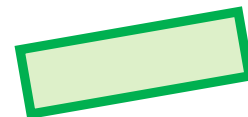
Roma Ostiense. Nel caso di Roma Tiburtina, il collegamento non a raso potrebbe essere realizzato collegando i tronchi dei binari 3 e 4 della Stazione con due nuovi bivi sulla linea merci a sud delle pile di Ponte Lanciani, una distanza in linea d'aria di circa 760 metri che potrebbe garantire una idonea soluzione progettuale.

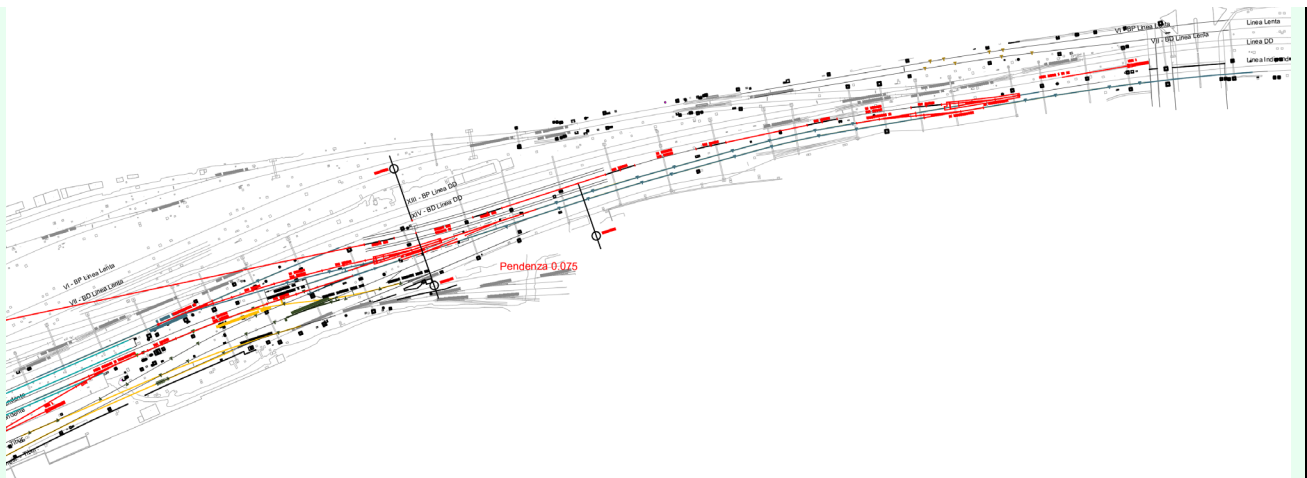
Domanda 4 – È stata esaminata questa possibilità? In caso affermativo, come è stata valutata? Sarebbe possibile inserirla nella progettazione del Lotto 3?

Risposta – La soluzione è stata esaminata e non si ritiene perseguibile. Nello specifico, in corrispondenza di Stazione Tiburtina, sarebbe necessario creare, come osservato un collegamento a livelli sfalsati tra i binari bassi e i binari alti, ovvero un sottoattraversamento o un sovrattraversamento della linea Direttissima. Si riporta di seguito il possibile schematico funzionale che garantirebbe tale chiusura, e si dà evidenza delle motivazioni per le quali non risulta perseguibile.



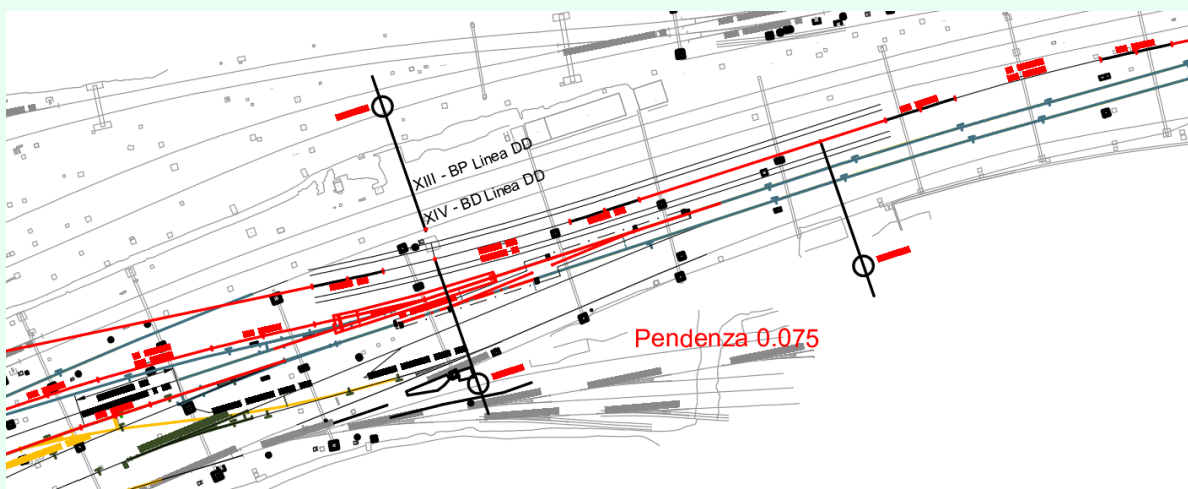
Lo studio è stato sviluppato per il binario che ubicato verso la linea Direttissima.





Il tracciato ipotizzato partirebbe una volta che la linea ha superato Ponte Lanciani provenendo da Stazione Nomentana, non potendo inserire prima di Ponte Lanciani un nuovo binario a causa delle strutture esistenti che limitano gli spazi disponibili. Superato il Ponte, il nuovo binario si andrebbe ad ubicare tra i binari della linea indipendente e i binari della linea Direttissima, come evidenziato nella figura soprastante.

Al netto di minime ottimizzazioni planimetriche possibili, il binario potrebbe abbassarsi non appena sono rispettate le distanze minime dai binari circostanti necessari a costruire delle strutture di sottoattraversamento. Dallo studio condotto, lo spazio in cui sarebbe percorribile tale inserimento risulterebbe in circa 100m, in cui la linea dovrebbe perdere circa 8m, ovvero con pendenze totalmente incompatibili con una linea ferroviaria (circa 80 per mille). Le pendenze riscontrate non consentono margini di miglioramento tali da garantire pendenze compatibili con una linea ferroviaria a valenza passeggeri.



Alcuni, come [Stefano Giovenali](#), 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 5 – Questa soluzione è già stata valutata? In caso negativo, si ritiene possibile studiarla, nella successiva fase di progettazione?

Risposta - La realizzazione del PRG di Tuscolana assicurerebbe le condizioni infrastrutturali compatibili con un servizio ad anello chiuso, tuttavia, verrebbero a generarsi delle importanti interferenze tra l'offerta dell'anello e l'attuale modello dei servizi sulla tratta Roma Tuscolana - Roma Ostiense. Pertanto, un'eventuale siffatta offerta ad anello chiuso imporrebbe una revisione dei livelli quantitativi dei servizi Regionali sulle relazioni FL1, FL3, FL5 e Leonardo Express e a più lunga percorrenza quali AV e IC. A margine si segnala che la nuova offerta ad anello chiuso non andrebbe a servire la futura fermata di Pigneto da attivare sull'FL1/FL3.

7.1.2 *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.

[Enrico Sciarra](#), scrive ancora: “il progetto sottoposto a dibattito pubblico non prevede più l'utilizzo del rilevato di Via Camposampiero preferendo la realizzazione della nuova struttura scatolare. Questa modifica del tracciato rispetto all'originario progetto di chiusura dell'anello comporta una impattante opera d'arte (anche dal punto di vista degli aspetti manutentivi), con la conseguente necessità di realizzare le strutture in elevazione per la nuova stazione FS di Tor di Quinto ed i viadotti in ingresso e uscita dalla stessa. Al riguardo nei documenti progettuali non sono chiare le motivazioni alla base della suddetta scelta progettuale. Si chiede di averne evidenza completa.”. In altro documento, lo stesso [interlocutore](#), fa questa affermazione: “non passare sul rilevato occupato dagli abusivi ma di fianco e anche questo fa lievitare i costi del progetto fino a raddoppiarli”.

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. È intervenuto a proposito l'avvocato Fresina, in rappresentanza del Consorzio Camposampiero dicendo: “Tra le interferenze non ho sentito menzionare l'insediamento artigiano di Camposampiero, il che riporterebbe a concludere che un'interferenza con l'attuale

insediamento non ci sia, né a livello di realizzazione né a livello funzionale, dopo la realizzazione dell'opera: di questo vorrei chiedere conferma”.

Domanda 6 – 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?

Risposta - La soluzione di progetto che vede la nuova tratta ferroviaria posizionata a sud del rilevato esistente consente di realizzare una vera stazione di interscambio integrata con la linea Roma-Civitacastellana-Viterbo e quindi più efficiente in termini di ottimizzazione dei percorsi, con la presenza dei servizi di entrambe le stazioni all'interno dello stesso fabbricato favorendo così la mobilità ferro-ferro che rappresenta il 50% del bacino di utenza.

Non è stato affermato da RFI che questa scelta “*fa lievitare i costi del progetto fino a raddoppiarli*”. RFI non ha valutato i costi di una eventuale soluzione che interessi le aree di Camposampiero; tale soluzione infatti, risalente al 2003, non rappresentando più la soluzione ottimale dal punto di vista trasportistico, non è stata nuovamente sviluppata. Pertanto, non è possibile esprimere una comparazione in termini di costo delle due soluzioni.

7.1.3 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.

È un tema sollevato in particolare da Anna Donati, Presidente e AD di Roma Servizi per la Mobilità: “Mentre si facevano i tavoli, la Città Metropolitana stava elaborando il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile nel quale guardando la domanda e i servizi attuali, sono stati immaginati dei servizi ferroviari passanti, che adesso non esistono, i quali avrebbero dell'obiettivo di potenziare l'offerta, utilizzando di più l'anello nord e cercando di scaricare la parte sud che è prossima alla saturazione. Oggi abbiamo visto con piacere questa che questa ipotesi è presente nella progettazione: naturalmente si tratta di scenari, che devono essere consentiti dalle tecnologie e dalle infrastrutture, ma poi richiedono i treni, le stazioni e i contratti di servizio. Da qui al 2031 abbiamo tutto il tempo per lavorare alacremente, anche con la Regione che è la detentrica del contratto di servizio con Trenitalia e che ci auguriamo tenga la posizione che abbiamo sempre discusso.

Sotto il profilo infrastrutturale, la possibilità di realizzare collegamenti passanti richiede la realizzazione di collegamenti dell'anello con le linee nord e sud ovest, i cosiddetti “colli d'oca”: pur

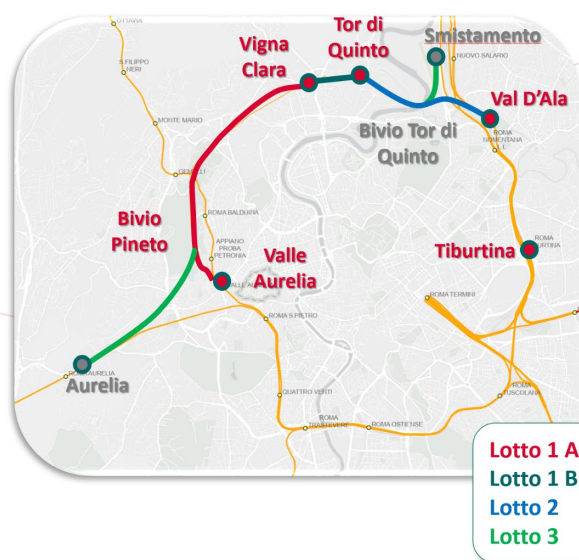
non facendo parte dei lotti sottoposti a questo DP è importante conoscere quale sia la posizione di RFI e a quale stadio sia giunta la loro realizzazione.

Domanda 7 – 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?

Risposta - Nell’ambito del progetto complessivo di chiusura dell’anello di Roma, sono previsti anche i due collegamenti Bivio Aurelia – Bivio Pineto e Bivio Tor di Quinto – Smistamento che verranno realizzati nell’ambito del lotto 3. Come più volte esplicitato tali interventi non sono oggetto del presente dibattito pubblico. Tuttavia, la loro realizzazione è funzionale all’attivazione del modello di esercizio di regime del 2031.

Il progetto di chiusura dell’anello ferroviario di Roma

Global Project



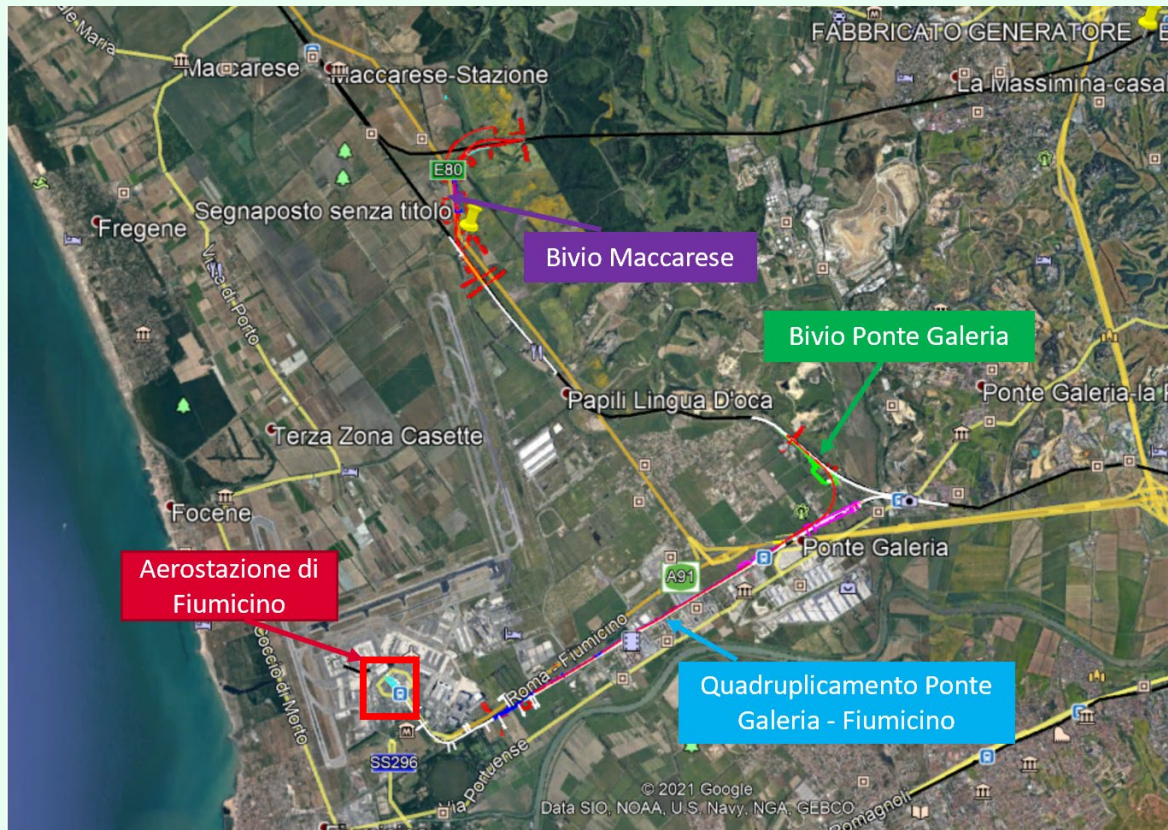
Il progetto si articola in n. 4 lotti:

- 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

Quanto ai c.d. “colli d’oca”, tali interventi sono previsti nell’ambito di un altro progetto di RFI relativo al Potenziamento del collegamento con l’Aeroporto di Fiumicino e riguardano due collegamenti Bivio Ponte Galeria e Bivio Maccarese (rappresentati nell’immagine in basso), che permetteranno l’instradamento di servizi da/per l’aeroporto sulla linea Tirrenica ed eventualmente anche sull’anello attraverso la tratta Bivio Aurelia - Bivio Pineto previsti nel Lotto 3.

È opportuno sottolineare che suddetto progetto di Potenziamento del collegamento con l’Aeroporto di Fiumicino rappresenta un intervento indipendente dal progetto di chiusura

dell'Anello, con un proprio iter progettuale e autorizzativo. La sua realizzazione integrerà le potenzialità della rete infrastrutturale del nodo ferroviario di Roma.



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 8 – 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?

Risposta – Con la realizzazione del Lotto 3 del progetto dell'Anello unitamente ad altri interventi di potenziamento infrastrutturale pianificati da RFI quali il sopracitato potenziamento del collegamento con l'Aeroporto di Fiumicino ci saranno le condizioni infrastrutturali per nuovi servizi in grado di collegare direttamente Fiumicino Aeroporto con l'Anello. A tal proposito nel Dossier il collegamento diretto Fiumicino Aeroporto – Vigna Clara – Tor di Quinto – Val D'Ala – Roma

Tiburtina - Guidonia è stato rappresentato come nuova opportunità di servizio in uno scenario di più lungo termine.

7.1.4 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. Valga per tutte l'ampio contributo inviato da [Italia Nostra](#) dove, dopo una attenta disamina della soluzione proposta, si chiede: "Si richiede pertanto la valutazione della ipotesi alternativa di percorso in parte sotterraneo immediatamente a partire dall'attraversamento in ponte del Fiume Tevere e quindi la realizzazione in sotterraneo della stazione di Tor di Quinto e la prosecuzione del percorso sotterraneo fino alla riuscita in superficie all'innesto della stazione Vigna Clara". 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 9 – 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?

Risposta - Come riportato all'interno del documento di alternative progettuali, richiamato anche nel Dossier di Progetto, l'alternativa in sotterranea è stata la prima alternativa oggetto di studio. Tale soluzione, qualora perseguibile, avrebbe consentito la realizzazione di una nuova sede completamente in sotterraneo da Vigna Clara per riemergere sulla linea esistente per la chiusura dell'Anello. La variante è stata studiata sia con allaccio sulla linea FL1 - Orte Fiumicino, (dove sia la soluzione in sopraelevata sia quella in sotterraneo sono stata ritenute non perseguibili per mancanza di spazi), sia sulla linea indipendente merci, in corrispondenza di Val d'Ala. In questo secondo caso, la presenza dei vari vincoli al contorno, così come riportato anche nel Dossier di Progetto, non ha consentito la realizzazione di un tracciato con pendenze compatibili con un traffico ferroviario e nel rispetto degli input funzionali.

E' stato valutato anche il percorso parzialmente in sotterraneo, come riportato anche nella relazione delle alternative progettuali, ma anche in questo caso non è stato ritenuto fattibile in quanto le numerose preesistenze, che rappresentano importanti vincoli al tracciato (es. Fiumi Tevere e Aniene, viabilità quali Salaria e via Tor di Quinto, infrastrutture ferroviarie esistenti quali Roma-

Civitacastellana-Viterbo, Orte Fiumicino etc.) sono molto ravvicinati tra di loro e non consentono di sottoattraversare un vincolo per sovrattraversare poi il successivo o viceversa.

L'unica soluzione geometricamente fattibile, che garantisce il soddisfacimento delle caratteristiche prestazionali e funzionali di progetto, è quella totalmente sopraelevata.

7.2 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.

7.2.1 Tor di Quinto

Diversi esperti, tra i quali il già citato [Stefano Giovenali](#), 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.

[Marco Martens](#), ingegnere esperto di progettazione ferroviaria, ha espresso soddisfazione per avere visto condivisa la sua proposta, avanzata già alcuni anni fa, di una variante che permetta di evitare la demolizione degli edifici di Camposampiero; valuta però non lungimirante la scelta di realizzare la tratta tra Tor di Quinto e Tiburtina a soli due binari. Fa notare che a sud l'attraversamento ferroviario esistente del Tevere, tra le stazioni di Ostiense e Trastevere, avviene a 6 binari con il doppio Ponte San Paolo.



In questa ottica, utilizzando una visione di lungo periodo, fa notare: “l'attraversamento del fiume Tevere è stato previsto dall'ente proponente con doppio binario. Si propone di realizzare subito il

ponte ferroviario predisposto per il quadruplicamento. Si propone di propagare tale modifica a 4 binari fino alla Stazione di Tor di Quinto. Lo schema di piano stazione per Tor di Quinto presentato come preferibile al Dibattito Pubblico è quello 3 binari con modulo a 250 m. Proponendo i 4 binari sul Tevere tale modifica si propaga fino al Piano Stazione di Tor di Quinto. Lo schema quindi proposto è 4 binari con modulo a 750 m.” Come soluzione in subordine, propone che “la realizzazione del ponte sul Tevere sia, almeno, già ora realizzata in modo da poter accogliere in futuro quattro binari, posizionando, se necessario, la pista ciclabile sotto il piano del ferro”.

Domanda 10 – L’assetto a quattro binari della stazione di Tor di Quinto è stata esaminata? In caso affermativo, quali sono i motivi per i quali non è stata scelta?

Domanda 11 – La soluzione di realizzare il ponte sul Tevere predisposto per quattro binari è stata esaminata? In caso affermativo, quali sono i motivi per cui non è stata scelta?

Risposta - La configurazione a quattro binari non è stata esaminata in quanto non necessaria ad attuare il modello di esercizio prescelto. Una soluzione a quattro binari determinerebbe un sovradimensionamento non giustificato.

7.2.2 Val d’Ala

Chiarimenti sono stati chiesti da [Andrea Brunasso](#) 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. Inoltre, osservando che il lotto non è ancora completamente finanziato, suggerisce, “qualora si dovesse confermare che la stazione di val d’ala avrà solo due binari dedicati al servizio viaggiatori, l’eliminazione di una banchina e la possibilità di effettuare il servizio viaggiatori dalla banchina S della stazione e dalla banchina 2”.

Domanda 12 – 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?

Risposta - Sì, si conferma che i quattro binari sono serviti da banchine che saranno al servizio di treni passeggeri. I due binari centrali, a quota inferiore rispetto a quelli esterni, con l'attivazione del Lotto 2 saranno sia al servizio dei treni merci che passeggeri.

Domanda 13 – 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?

Risposta - Si conferma che il Lotto 2 non è completamente finanziato. Il restante finanziamento sarà garantito con i successivi aggiornamenti del contratto di programma.

Una richiesta particolare formulata da [Lorenzo Paglione](#) 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 14 – 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"?

Risposta - RFI ha disciplinato con specifica procedura il cambio di denominazione di una località esistente (COP n.288). L'Ente Locale Istituzionale deve inviare richiesta scritta a RFI per avviare l'iter. I relativi costi di attuazione sono a carico del richiedente.

7.2.3 Roma Termini

Nel corso del dibattito pubblico è stata presentata da [Massimo Montebello](#) una ipotesi di servizio ferroviario metropolitano incentrata sulla stazione di Roma Termini, definita in base alla sua forma, "cardioide". Si propone di "valorizzare (non deprimere) la stazione di Termini, dato il suo ruolo "eccezionale" (nel senso di eccezione oggi irripetibile) di Stazione di Testa addirittura entro le Mura addirittura "Serviane" e poter modernizzarla nel concetto di "Hub and spoke" attraverso la messa in opera (a chiusura dell'anello Nord avvenuta) di una linea cosiddetta "Cardioide" che è di fatto l'unica soluzione in grado di rendere passante (seppure virtuale) una Stazione di Testa.



In questa prospettiva, l'Anello verrebbe utilizzato facendo convergere i servizi circolari su Termini, dove si avrebbe una rottura di carico, come nel progetto avviene a Tiburtina, ma con il vantaggio di poter utilizzare la forte capacità di connessione fornita dalla stazione. Il sistema hub & spoke, ampiamente descritto nel contributo, permetterebbe di servire anche relazioni che per scarsità di domanda non possono essere servite da collegamenti diretti, oltre a permettere una grande varietà di possibili relazioni, proprio per l'elevato numero di collegamenti serviti dalla stazione di Termini.

Domanda 15 – 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?

Risposta - L'innesto dell'Anello sulla Linea Mercati e la configurazione infrastrutturale del nodo di Roma, con particolare riferimento alla stazione di Roma Tiburtina, non consente un collegamento diretto con Roma Termini.

7.2.4 Suggestimento di nuove fermate

Nel corso del dibattito e mediante l'invio di contributi è stata sollecitata la creazione di nuove stazioni e fermate.

Per agevolare la comprensione delle scelte progettuali e prima di entrare nel dettaglio delle singole proposte RFI ha inteso opportuno specificare quanto segue.

La pianificazione e le strategie di RFI sia in termini di nuova infrastruttura che nuove stazioni sono inserite nel Documento strategico della mobilità ferroviaria (<https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/notizia/2022-08/DSMF%201ago22.pdf>) del MIT. In particolare, si evidenzia che “gli studi di fattibilità e i PFTE” derivano da esigenze che emergono su diversi tavoli tra i quali:

1. interventi indicati dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato in sede di approvazione del Contratto di Programma parte Investimenti e dei relativi aggiornamenti annuali;

2. opere segnalate dagli stakeholders (Regioni, Province autonome, Imprese Ferroviarie, ...) nei seguenti ambiti:

2.1 processo di approvazione degli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma ai sensi del art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015;

2.2 tavolo tecnico di ascolto ai sensi del paragrafo 2.6 (ex 3.8) del Prospetto Informativo Rete 2022;

2.3 specifici protocolli d'intesa e accordi con EE.LL. e Terzi;

3. interventi richiesti da specifici provvedimenti di legge.

Tutte le richieste formulate dai vari stakeholder sono oggetto di un'apposita valutazione che ne determina la fattibilità tecnica e economica, la sistematizza nel caso di esigenze collegate e provvede ad associare la relativa priorità di progettazione.

Il modello adottato per la sistematizzazione, la selezione e la messa in priorità delle esigenze prevede preliminarmente che ciascun intervento venga catalogato secondo una classe tassonomica standard (e.g. “.Nuovo punto di accesso alla rete”; “.Potenziamento infrastrutturale di linea”; etc.) che ne definisce la tipologia.

Successivamente, il modello confronta interventi tipologicamente simili ed attribuisce a ciascuno un punteggio di priorità di approfondimento in funzione di parametri atti a definire la strategicità della proposta per il sistema ferroviario e per la collettività nonché la fattibilità tecnica.

Per le categorie di intervento maggiormente impattanti sulla domanda di trasporto, alla definizione della strategicità seguono studi trasportistici e valutazioni costi e benefici.

La valorizzazione dei parametri di strategicità e di fattibilità tecnica è funzione delle informazioni associate alla richiesta. In fase di compilazione del quadro informativo cui si inserisce l'esigenza si tiene conto anche di quanto stipulato negli Accordi Quadro con le Regioni per l'allocazione della capacità, di accordi territoriali sottoscritti e delle previsioni nei piani per la mobilità. In ragione di ciò, è possibile che proposte di investimento formulate in modo generico, senza un'adeguata documentazione tecnica a supporto, non risultino da approfondire prioritariamente o anche sospese nella valutazione.

In ogni caso la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio

7.2.4.1 Policlinico Gemelli

È stata sollecitata da [Roberto Leggieri](#) una fermata in prossimità del policlinico Gemelli; scrive: "Non è mi è chiaro se il raddoppio del collegamento tra Valle Aurelia e Vigna Clara prevede una fermata a Gemelli sulla FL3. Credo sia fondamentale prevedere un "incrocio" tra binari o un passaggio dalla stazione Gemelli (analogamente a come avviene tra fermata Valle Aurelia della FL3 e metro A Valle Aurelia). Infatti, se un utente che abita intorno al Gemelli dovesse andare a Viale Libia dovrebbe prendere la FL3 fino a Valle Aurelia e poi tornare indietro in direzione Vigna Clara – Tor di Quinto e proseguire, considerata l'importante domanda di trasporto generata".

Domanda 16 – Perché non è stata prevista una fermata nei pressi del policlinico Gemelli tra Valle Aurelia e Vigna Clara? Sarebbe possibile inserirla?

Risposta – Come dettagliatamente esposto all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

7.2.4.2 Olimpico – Farneto

Diversi interventi hanno posto l'attenzione sulla fermata di Farneto, attivata durante le partite dei Mondiali di Calcio di Italia '90. Lo hanno chiesto, tra gli altri Edoardo Zanchini, Direttore dell'Ufficio Speciale Clima del Comune di Roma che sottolinea l'opportunità di collegamento con la Metro C che così si potrebbe realizzare. Anche [Marco Martens](#) che scrive: "Il costo di realizzazione

fu di 15 miliardi di lire. Terminati i mondiali la fermata venne chiusa. Nella galleria, prevista a doppio binario, fu armato un solo binario e il marciapiede venne realizzato usando lo spazio disponibile per l'assenza del secondo binario. Si fa notare che la fermata Farneto dista circa 900 m dall'ingresso della Curva Sud e circa 400 m dall'ingresso della Curva Nord. Si propone la riapertura della fermata di Farneto, prevedendo i lavori di allargamento della sagoma in galleria, come per i lavori della Stazione profonda di Quattro Venti”.

Domanda 17 – 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?

Risposta – Come dettagliatamente esposto all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

L'attivazione nel passato della fermata Farneto è stata effettuata su singolo binario. Il progetto di Chiusura dell'anello ferroviario prevede il doppio binario e pertanto l'eventuale riconferma di una fermata a Farneto imporrebbe la necessità di effettuare importanti lavori infrastrutturali per adeguare la sezione della galleria Cassia - Monte Mario.

7.2.4.3 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. In particolare, scrive [Lorenzo Paglione](#), Dirigente Medico ASL Roma 1: “È emerso, all'incontro con la comunità del III Municipio, come da Val D'Ala, in direzione Tiburtina, non sia prevista la fermata dei treni nella stazione Nomentana, nonostante questa costituisca un parziale nodo di scambio con la metro B1 – Libia, nodo di interscambio che, per inciso, andrebbe decisamente migliorato, sia dal punto di vista del percorso, sia della sua accessibilità, essendo oggi caratterizzato da un sottopasso stretto e buio e una lunga e ripida scalinata – o un lunghissimo scivolo, molto poco praticabili e in un contesto di parziale abbandono. Sembra che il motivo sia per problemi connessi all'altezza delle banchine, visto che la fermata dovrebbe realizzarsi in un tratto di parziale curva. Occorre quindi prestare attenzione al tema e cercare di risolvere i problemi di natura tecnica che impediscono la fermata dei treni, in quanto Nomentana costituirebbe anche un utilissimo nodo di scambio tra il tracciato della cintura nord e la linea Orte – Fiumicino”.

Anche [Enrico Sciarra](#) sollecita modifiche alla fermata di Nomentana: “si chiede di includere l'adeguamento dei marciapiedi della fermata Roma Nomentana, binari 3 e 4, alla specifica tecnica

di interoperabilità Persone a Ridotta Mobilità realizzando la rampa a servizio del marciapiede 3 e spostando le nuove banchine verso Via Nomentana così da consentire una differente geometria della curva d'ingresso in stazione, lato Fiume Aniene”.

Domanda 18 – Perché non è stata prevista una fermata a Nomentana? Sarebbe possibile inserirla?

Risposta – Come dettagliatamente esposto all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

7.2.4.4 Pigneto

Diversi interventi si sono soffermati sulla zona Pigneto, sottolineando l'opportunità di un interscambio con la linea Metro C. In particolare, [Paolo Arsena](#) scrive: “Con il previsto PRG di Tuscolana, il treno da questa stazione potrebbe scegliere di intradarsi 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.”

Domanda 19 – Perché non è prevista una fermata a Pigneto? Sarebbe possibile inserirla, anche in considerazione della possibilità di interscambio con la linea Metro C?

Risposta - Come dettagliatamente esposto all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

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. Scrive in proposito [Enrico Sciarra](#): "A Pigneto, come proposto da Roma Servizi per la Mobilità e oggetto di confronto nel 2015/16 con RFI, dovranno essere realizzate le banchine sui binari merci, questo comporterà interventi sulla fiancata del vallo ferroviario, l'Amministrazione Comunale deve garantire che quello che è stato chiamato intervento "light" su Pigneto sia compatibile con la realizzazione delle banchine sui binari merci e sui lavori necessari per la fiancata del vallo."

Domanda 20 – 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?

Risposta - Come esposto dettagliatamente all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

La realizzazione del PRG di Tuscolana assicurerebbe le condizioni infrastrutturali compatibili con un servizio ad anello chiuso, tuttavia, verrebbero a generarsi delle importanti interferenze tra l'offerta dell'anello e l'attuale modello dei servizi sulla tratta Roma Tuscolana - Roma Ostiense. Pertanto, un'eventuale siffatta offerta ad anello chiuso imporrebbe una revisione dei livelli quantitativi dei servizi Regionali sulle relazioni FL1, FL3, FL5 e Leonardo Express e a più lunga percorrenza quali AV e IC. A margine si segnala che la nuova offerta ad anello chiuso non andrebbe a servire la futura fermata di Pigneto da attivare sull'FL1/FL3.

7.2.4.5 Giochi Istmici

Diversi interventi si sono concentrati su Via dei Giochi Istmici, sollecitando la previsione di una fermata in zona. In particolare, scrive [Marco Martens](#): "Dal sito di MetroXRoma è possibile scaricare

il progetto preliminare del prolungamento nord della Metro C. I progettisti della Metro C, la società partecipata capitolina di Roma Metropolitane, hanno previsto che l'incrocio con l'anello ferroviario nord sia ubicato in corrispondenza della futura fermata metro dei Giuochi Istmici. L'attuale progetto presentato a Dibattito Pubblico non ha previsto una fermata di interconnessione. La proposta di variante consiste quindi nel realizzare in tale nodo la fermata di scambio tra Anello e Metro C."

Anche [Paolo Arsenà](#) sottolinea l'importanza di una fermata in zona Via dei Giuochi Istmici, anche per la densità abitativa della zona: "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. Nuove stazioni da concepire tutte a quattro binari (due passanti, quali binari di precedenza)".

Anche il contributo di [Marco Pascucci](#) riprende questo tema: "Di fatto sono stati stanziati i fondi per portare la Metro C solo fino alla stazione Farnesina, ma sono ben note le intenzioni di prolungare la Metro C oltre questa stazione, verso Grottarossa e/o l'Ospedale S. Andrea" (...); sarebbe di assoluta importanza favorire lo scambio ferro-ferro tra gli utenti dell'anello ferroviario e la futura metro C, esattamente così come si pensa di fare a Tor di Quinto con la ferrovia Roma – Civitacastellana – Viterbo."

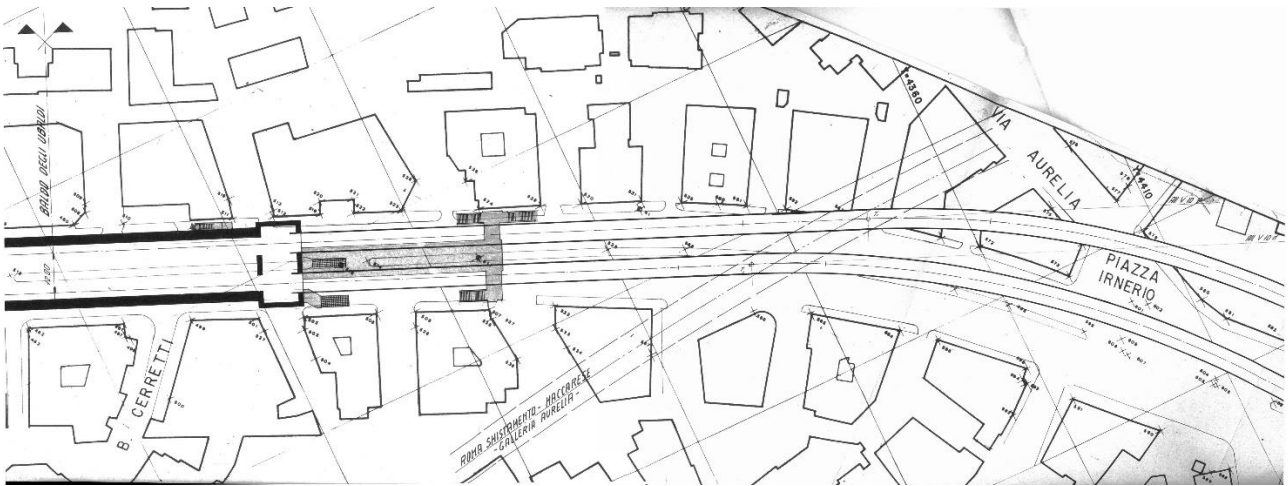
Domanda 21 – Perché non è prevista una fermata a Giuochi Istmici, dove sarà previsto il passaggio della Metro C? Sarebbe possibile inserirla?

Risposta – Come esposto dettagliatamente all'inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

7.2.4.6 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.

Il contributo di [Enrico Sciarra](#) ne approfondisce motivi e fattibilità: “Al fine di assicurare che la proposta riorganizzazione dei servizi ferroviari assicuri la scelta ottimale tra tutte le alternative possibili, si ritiene opportuno chiedere una revisione e l’aggiornamento del documento “Analisi multicriteria” del Lotto 1B includendo, oltre ai quattro scenari già messi a confronto, anche la realizzazione della fermata “Baldo degli Ubaldi” in corrispondenza dell’omonima fermata della Metropolitana di Roma, Linea A, al fine di consentire le successive superiori valutazioni politiche e programmatiche. 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, come evidente nell’immagine seguente. riportate.”



Si rileva infatti che con il documento Analisi multicriteria del Lotto 1B - rif. pagina 3 - “l’attenzione viene riposta sull’interconnessione tra la Cintura e la linea Roma – Grosseto tramite la realizzazione di due bivi (bivio Pineto e bivio Aurelia), per la quale sono state sviluppate quattro alternative progettuali di tracciato per la chiusura del nodo:

- due soluzioni B che prevedono il riutilizzo del Cameron Aurelia ed il riutilizzo della galleria esistente per il binario dispari e la realizzazione di una nuova galleria per il binario pari;
- due soluzioni D che prevedono la realizzazione di una nuova galleria sia per il binario dispari che per il binario pari.

In merito alle soluzioni alternative di tipo B, sarebbe utile verificare se il riutilizzo per il solo binario dispari della galleria esistente a doppio binario possa garantire la realizzazione della relativa banchina di fermata già nella sagoma della galleria esistente rendendo meno onerosa la realizzazione della fermata ferroviaria. Peraltro, la galleria in questione presenta un raggio di curvatura maggiore di 750 m tale da consentire la realizzazione di banchine di altezza a 550 mm rispetto alla quota del piano del ferro ed il luogo di ubicazione della nuova fermata di “Baldo degli

Ubaldi” sarebbe ad una distanza tale dall’esistente “camerone Aurelia” tale da non determinare significativi problemi di capacità e di regolarità della circolazione alla nuova infrastruttura.”

Domanda 22 – Perché non è prevista una fermata a Baldo degli Ubaldi? Sarebbe possibile inserirla?

Risposta – Come esposto dettagliatamente all’inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L’opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

Il commento pertiene il lotto 3, e nello specifico il collegamento tra bivio Pineto e Stazione Aurelia. L’ipotesi di una fermata a Baldo Degli Ubaldi potrebbe essere presa in considerazione ma solo nell’ambito del vecchio progetto di chiusura dell’Anello Ferroviario (Legge Obiettivo) che sfruttava la predisposizione in galleria già realizzata che collegava bivio Pineto con il Camerone Aurelio, ovvero un bivio a raso in galleria naturale presente all’interno di Galleria Aurelia tra Roma S.Pietro e Roma Aurelia. Come però descritto negli elaborati di progetto relativi al lotto 3, e riportato nella Analisi Multicriteria, la soluzione che prevede di riutilizzare la galleria già realizzata è risultata penalizzata dal fatto che l’infrastruttura richiederebbe adeguamenti assai onerosi con particolare riferimento alla sicurezza, preferendosi la realizzazione ex novo di due gallerie dedicate a ciascun binario di marcia. Tale ultima soluzione delocalizza il tracciato rispetto a quello precedente rendendo di fatto non praticabile un’eventuale stazione di interscambio in corrispondenza di Baldo Degli Ubaldi.

Sarebbe eventualmente possibile studiare la fattibilità di realizzare una fermata in corrispondenza di Circonvallazione Cornelia, punto di intersezione tra il tracciato della nuova ferrovia e la linea A della Metropolitana.

7.2.4.7 Ponte Salaria

Diversi interventi si sono concentrati sulla necessità di servire la zona industriale e commerciale sita in prossimità dell’intersezione della nuova linea con la via Salaria.

Scriva **Valeria Mercadante**: “Perché non è stata prevista una fermata vicino alla zona industriale della Salaria e la fermata Nomentana dopo Val D’Ala? Perché non è previsto il prolungamento della ciclabile da Tor di Quinto fino a Val D’Ala?”

Nel dibattito tenutosi presso la palestra della scuola Anna Magnani, è intervenuto **Carlo Peiser** del Poligrafico dello Stato, formulando “Una proposta che non riguarda solo il Poligrafico dello Stato ma tutto il polo produttivo, che comprende Enav, Mercedes, Auto import: si potrebbe fare

come si fa nei paesi del nord, come a Berlino, delle fermate di prossimità, tipo S-Bahn, dove non si fermano tutti i treni che passano ma solo alcuni, anche con una semplice banchina che permetta il servizio a questo grosso bacino di utenza, dove oltre ai lavoratori vanno anche molte persone per motivi commerciali.”

Più dettagliata la proposta avanzata sullo stesso tema da [Enrico Sciarra](#). “L’introduzione della fermata “Ponte Salaria”, posta circa tra la chilometrica di progetto 3+100 e la chilometrica 3+350, consentirebbe un immediato ed agevole scambio con gli autobus urbani ed extraurbani che percorrono la Via Salaria, con gli autobus urbani che percorrono la Via dei Prati Fiscali, sarebbe di riferimento per gli abitanti del quartiere Prato della Signora e costituirebbe la 11 destinazione ideale per chi deve andare per lavoro o svago al vicino centro commerciale nell’ex Area Lancia, all’Istituto Poligrafico e della Zecca dello Stato, al Museo della Zecca o nei tanti uffici e capannoni industriali presenti a meno di 500 metri nonché all’Aeroporto dell’Urbe. Laddove le analisi trasportistiche (O/D) da intraprendere dovessero confermare l’attrattività della fermata si è consapevoli che la sua realizzazione risulterebbe particolarmente onerosa in quanto determinerebbe dal punto di vista geometrico:

- una integrale modifica delle livellette del Lotto 2 e del Lotto 1B per rientrare nella pendenza massima in fermata del 2,5 ‰;
- una traslazione del viadotto Salaria-Prati Fiscali per consentire un incremento del raggio di curvatura fino ai 750 metri stabiliti per marciapiedi con incarrozzamento a +55 cm sul piano del ferro.

Pur riconoscendo la maggior importanza ed elevazione delle opere d’arte, sin dalla stazione di Tor di Quinto, necessarie per la realizzazione della fermata Ponte Salaria, è ineludibile che la presenza di tale ulteriore fermata apporterebbe ingenti miglioramenti alla mobilità del quadrante, anche in considerazione del fatto che le numerose barriere presenti quali le strade a scorrimento veloce Via del Foro Italico, Via Salaria, Via dei Prati Fiscali, la presenza delle linee ferroviarie e fiumi Tevere e Aniene, impediscono ai potenziali utenti del TPL extraurbano Cotral e del TPL ATAC di raggiungere la zona in questione provenendo dalla Stazione Val d’Ala (circa 1,1 km di distanza).

Le suddette valutazioni potrebbero essere effettuate nell’ambito della necessità di rivedere la livelletta della linea nel suo complesso al fine di minimizzare l’interferenza della nuova infrastruttura ferroviaria con lo sviluppo dell’Aeroporto dell’Urbe”. (Si veda a tale proposito il successivo paragrafo **Errore. L’origine riferimento non è stata trovata.**).

Domanda 23 – 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?



Risposta – Come esposto dettagliatamente all’inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L'opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

7.2.4.8 Ponte Lanciani

È stata sollecitata da [Enrico Sciarra](#) l'introduzione di una fermata "Ponte Lanciani", da collocarsi a nord delle pile di Ponte Lanciani. Scrive infatti: "L'introduzione di una fermata "Ponte Lanciani", da collocarsi a nord delle pile di Ponte Lanciani, già prevista dalla programmazione sia regionale che comunale, 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. L'elevato grado di antropizzazione dell'area servita, la disponibilità di spazi e la favorevole morfologia della linea in prossimità di ponte Lanciani creano le condizioni per ritenere questo intervento molto utile."

Si rileva altresì 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.

La presenza di questa nuova fermata risulterebbe inoltre strategica nel caso di effettiva realizzazione del nuovo stadio dell'A.S. Roma Calcio nella Zona ex S.D.O.: difatti il nuovo impianto sportivo si troverebbe baricentrico tra le fermate Quintiliani e Tiburtina della linea B della Metropolitana e tra le stazioni Roma Tiburtina e Ponte Lanciani di RFI.

In caso di effettiva realizzazione del nuovo stadio della AS Roma a Pietralata la fermata potrebbe essere realizzata sia sulla linea merci (servizi Anello e FL2) che sulla linea lenta (servizi FL1 e FL3) assegnando la fermata straordinaria a quest'ultima linea solo in caso di eventi sportivi.

La presenza di una fermata a Ponte Lanciani potrebbe contribuire anche a mitigare i problemi di sovraffollamento della stazione Tiburtina determinati dagli eventi sportivi ospitati nello stadio atteso che "circa il 32% dei tifosi (17.740) si muoverà in direzione sud per raggiungere sia la linea metropolitana B che i servizi ferroviari urbani e regionali" utilizzando la stazione "ponte" di Tiburtina.

Detto nuovo impianto di "Ponte Lanciani" risulta essere stato proposto -limitatamente ai servizi FL1- tra gli "Interventi di Piano relativi all'infrastruttura ferroviaria nel lungo termine" del Documento di Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica adottato con la Deliberazione della Giunta regionale del Lazio 30 dicembre 2020 n. 1050 (integrata dalla deliberazione 19 gennaio 2021 n. 5), ai sensi dell'art. 11 della legge regionale 16 luglio 1998 n. 30, nell'elaborato "Il sistema

ferroviario”, peraltro riprendendo quanto già proposto nel Piano di Bacino della Provincia di Roma del 2007”

Domanda 24 – Perché non è prevista una fermata in corrispondenza di Ponte Lanciani? Sarebbe possibile inserirla?

Risposta – Come esposto dettagliatamente all’inizio del paragrafo, la definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. L’opportunità di una nuova fermata deve essere verificata sia tecnicamente sia rispetto al modello dei servizi, tenuto conto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio.

7.3 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 da **Corrado Cotignano** sul modello di esercizio previsto: “Nella slide sul modello di esercizio si parla di 282 treni/giorno a regime, di cui 30 merci, 36 lunga percorrenza e 216 regionali. Si intende come treni complessivi sull’arco nord, o 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)?

La stima di 30 merci/giorno, come si confronta con l’attuale ripartizione modale delle merci nel Lazio al 4% su ferro (rispetto al 13% nazionale)? In particolare, è riferito a quale percentuale di ripartizione modale? Stessa cosa, anche per i servizi passeggeri, che ripartizione modale di obiettivo? Ci sono margini di crescita ulteriore, visti anche gli obiettivi ambiziosi del Libro Bianco dei trasporti di arrivare al 50% su ferro, sia per passeggeri che merci?”.

Domanda 25 – 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)?

Risposta - Il dato è riferito ai treni complessivi attesi sulla linea per entrambi i sensi di marcia. Il dato di frequenza è riferito ai soli servizi regionali per i quali è stata ipotizzata fermata per Servizio Viaggiatori. Resta inteso che è in capo all’Ente Programmatore del Servizio TPL dettagliare il modello dei servizi regionali e le fermate per servizio viaggiatori.

Frequente è stato il riferimento alla precedente definizione della infrastruttura, chiamata "Gronda Merci": è stato chiaramente risposto che nel tempo è cambiato l'obiettivo assegnato alla infrastruttura, ma il nome precedente spesso ricorre nei documenti.

Domanda 26 – Perché il frontespizio della "Relazione illustrativa alternative di tracciato" di Italferr è intitolato: "Gronda merci. Gronda merci di Roma cintura nord"?

Risposta - L'attuale denominazione del progetto è "Chiusura dell'anello ferroviario di Roma". In linea con ciò, il DPCM del 16 aprile 2021 con il quale, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, è stata nominata Commissaria Straordinaria la Dott.ssa Vera Fiorani, Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di RFI S.p.A. riporta la sopra richiamata denominazione.

Entrando nel merito del tema, e cioè quali sia il ruolo che l'Anello avrà nel trasporto delle merci, [Enrico Sciarra](#) svolge le seguenti considerazioni: "Tutto si gioca sulla "missione" assegnata al trasporto merci 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, vecchie di decenni e forzate.

L'Amministratore Delegato del Gruppo FS a Innotrans (Sedino) ha dichiarato: "Il nostro obiettivo è raddoppiare la quota di merci trasportata via treno, oggi ferma in Italia all'11,6%. 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 ...".

Anche [Massimo Montebello](#), nella presentazione della proposta denominata "il cardioide" specifica: "Il traffico Merci «programmato» certo non deve più passare per il Cardioide e neanche per la Gronda Nord nella ipotesi di linea semi-circolare. Anche per questioni di sicurezza sarebbe opportuno usare una sorta di «Grande S» o «Chicane» rispetto alla Orte-Roma che si potrebbe realizzare col ripristino della Orte-Civitavecchia, rimodernata ed elettrificata anche se a semplice binario, e attraverso la costruzione di una nuova gronda sud sulla linea «Corridoio Tirrenico» Civitavecchia- Ponte Galeria Latina".

Sembra quindi opportuno, anche se questa tematica deborda in modo evidente dal perimetro del Dibattito, comprendere quale sia il ruolo del nodo di Roma, e in particolare della linea in progetto, nel quadro del trasporto merci italiano, segnalando che tutti gli interventi avvenuti nei diversi incontri concordano sull'opportunità di "raddoppiare la quota di trasporto merci in ferrovia" ma al tempo stesso concordano nel manifestare preoccupazione e contrarietà che ciò avvenga su una linea così all'interno del tessuto urbano.

Domanda 27 – 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?

Risposta - Nella configurazione finale del progetto, la nuova infrastruttura offre nuove opportunità per servizi merci passanti. Il progetto non incide sul reticolo logistico della Regione e della Città Metropolitana di Roma.

Domanda 28 – 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?

Risposta - La strategia delle merci è coerente con i corridoi individuati a livello europeo, dove si stanno eseguendo a livello nazionale importanti interventi di upgrade prestazionali per garantire gli standard di interoperabilità europei. Tali corridoi non prevedono le suddette infrastrutture.

Preoccupazione in merito alla sicurezza sono stati anche espressi da altre persone intervenute nel dibattito; rappresentativo di questi timori è il contributo di [Giovanni Brauzzi](#): "Sul futuro passaggio di treni merci, potrebbero i progettisti fornire maggiori elementi sulle caratteristiche e le destinazioni dei carichi? Sembrerebbe abbastanza irrealistico pensare che il carico e lo scarico dei materiali avvenga proprio sulla tratta Vigna Clara-Val D'Ala e molto più verosimile ipotizzare che si tratti solo di un transito lungo un'arteria sostanzialmente urbana. A meno che si tratti di rifiuti e residui di prime lavorazioni da conferire al futuro termovalorizzatore, come si potrebbe dedurre da alcuni resoconti di un recente incontro tra il Presidente della Regione Lazio ed il Sindaco di Roma".

Domanda 29 – 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?

Risposta - Il servizio merci viene regolato nel libero mercato. Tenuto conto che il servizio merci non sarà presente sull'infrastruttura prima del completamento del lotto 3 (2031) ed in considerazione della variabilità del mercato della logistica già nel breve/medio termine, non è possibile ad oggi fornire informazioni con un tale livello di dettaglio. L'input fornito è stato finalizzato al dimensionamento e allo sviluppo progettuale dell'intervento.

Esiste un regolamento internazionale (RID) concernente il trasporto ferroviario di merci pericolose. Questo regolamento è recepito da RFI con un'apposita metodologia e consente di effettuare analisi finalizzate a limitare il livello di rischio connesso al trasporto di merci pericolose nelle diverse tratte della rete. Al tal fine si precisa che RFI svolge tali analisi con cadenza mensile comunicando i relativi esiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad ANSFISA ed alle Imprese Ferroviarie.

Il Gestore dell'Infrastruttura effettua delle analisi di rischio con riferimento alla tipologia di merce trasportata. Qualora il livello di rischio rientri nella soglia di accettabilità prestabilita non sussistono limitazioni alla tipologia di merce trasportata, anche nel contesto urbano.

7.4 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.

7.4.1 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.

È necessario innanzitutto un chiarimento richiesto da [Alessandro Carbonare](#): "Nello studio acustico fatto per Vigna Clara non viene chiaramente indicato come è calcolato il "disturbo sonoro". Il responsabile parla di "modello calcolato a pieno regime" e che "tutte le norme vengono rispettate". La mia domanda è: i 50/60 decibel di rumore (che sono nella norma), sono calcolati/previsti al momento del passaggio del treno davanti alle nostre case o sono una media giornaliera? Vorrei chiedere anche di inserire nei documenti reperibili on line le slides relative al disturbo sonoro a 100m e 250m di distanza".

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 30– 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?

Risposta - Nel progetto in esame è stato redatto un accurato studio acustico e per la stima delle emissioni rumorose e dei livelli sonori in corrispondenza dei ricettori. Ci si è avvalsi di un software di simulazione acustica di comprovata validità a livello Europeo, SoundPLAN, opportunamente tarato a valle di una campagna di misure fonometriche presso le linee ferroviarie afferenti del Nodo di Roma ed implementato con rilievi e censimento di tutti i ricettori presente nell'area di studio.

Grazie alla sua versatilità e ampiezza del campo applicativo, è all'attualità il modello previsionale acustico più diffuso al mondo. In Italia è in uso a centri di ricerca, Università, Agenzie per l'Ambiente, ARPA, Comuni, Società e studi di consulenza.

La documentazione fornita, contenuta nello studio acustico presentato, permette, tra l'altro, di esaminare nel dettaglio l'output del software, con i livelli acustici attesi presso ciascun piano di ogni edificio ricadente nelle fasce (fasce di pertinenza acustica della ferrovia in progetto, definite come da normativa vigente, DPR 459/98 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n.447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario") entro 250 metri per lato dal binario di progetto.

L'analisi è stata estesa fino a 300 metri per lato per tener conto anche dei primi fronti edificati a ridosso di tale fascia di pertinenza. Infine, dall'esame dei livelli sonori restituiti dal software, è certamente possibile distinguere tra livelli relativi allo scenario di riferimento normativo diurno (h. 06-22) e notturno (h. 22-06) ante e post mitigazione.

7.4.2 *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 31 – 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?

Riposta - In assenza di una normativa specifica italiana di settore, RFI si affida, per la valutazione dell'impatto vibrazionale in corrispondenza degli edifici, a quanto stabilito dalla norma tecnica UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo".

Viene pertanto analizzato cautelativamente il fenomeno dell'annoyance (disturbo), in luogo della valutazione dei danni agli edifici, per il verificarsi dei quali devono verificarsi livelli vibrazionali significativamente più elevati.

Il modello previsionale assunto per la stima dei livelli di vibrazione si basa sull'individuazione di una legge di propagazione tarata in funzione di apposite indagini sperimentali eseguite lungo le linee afferenti alla linea di progetto del Nodo di Roma.

Dall'applicazione del suddetto algoritmo di calcolo, si sono individuate le cosiddette aree critiche, ovvero l'ampiezza della fascia rispetto all'asse della linea ferroviaria all'interno della quale si prevede il superamento dei valori soglia, diurni e notturni, indicati dalla norma tecnica sopra citata.

Nello specifico, le aree individuate hanno una estensione limitata, di soli pochi metri dalla linea, tale che nessun edificio residenziale si trovi al loro interno.

Di conseguenza, i valori di riferimento della norma risultano rispettati presso la totalità degli edifici.

7.4.3 *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 32 – Il traffico ferroviario in genere e quello specifico previsto per l'Anello Ferroviario produce polveri sottili nocive per la salute?

Risposta - L'anello ferroviario prevede il passaggio di treni che sfruttano la trazione elettrica che per loro natura non producono polveri sottili. Queste, infatti, sono generalmente generate dalla combustione di motori endotermici. Inoltre, a differenza delle strade, lungo il tracciato ferroviario non è presente particolato che può essere rimesso in sospensione in aria dal passaggio del treno.

7.5 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. In particolare, questa richiesta è stata formalizzata dal comitato "Cittadini di Val D'Ala".

Domanda 33 – 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?

Risposta - RFI promuove un dialogo costante con cittadini, associazioni, Municipi e enti interessati con l'obiettivo di costruire uno scenario di interventi che possano indirizzare in una prospettiva unica di lungo periodo lo sviluppo sostenibile dei territori. In tal senso, è in corso di valutazione la possibilità di realizzare presidi informativi per condividere con gli Stakeholder i benefici della trasformazione generata nel territorio in una visione prospettica e l'aggiornamento costante dell'avanzamento del progetto.

8 TEMI CHE HANNO RICEVUTO GRANDE ATTENZIONE

8.1 La stazione di Vigna Clara

La concezione della nuova stazione di Vigna Clara è stata al centro dell'attenzione in più contributi, che hanno evidenziato l'importanza della dotazione di alcune infrastrutture e servizi, attualmente assenti, al fine di garantirne una piena accessibilità.

Fabio Massimo Zito, Segretario del Comitato di Quartiere "Fleming-Tor di Quinto", a tal proposito propone il completamento e l'eventuale ulteriore ampliamento del parcheggio presente, la cui disponibilità, originariamente prevista in 300 posti, è stata nei fatti ridimensionata nella metà; inoltre, rileva la necessità del ripristino della rampa di accesso a piazza Diodati da via Tuscia. Quale ulteriore soluzione indica la possibilità di considerare l'utilizzo della porzione di area verde presente tra via Monterosi e il muro di cinta che delimita il tracciato ferroviario.

Un ulteriore spunto di perfezionamento della fruibilità della stazione di Vigna Clara è offerto da [Daniele Ottazzi](#), il quale suggerisce una verifica della possibilità di redistribuire gli stalli del posteggio di scambio modale (auto, bici, TPL, etc.) lungo un profilo più esteso rispetto all'ipotesi di progetto, liberando in tal modo la pressione su Piazza Diodati e garantendo una migliore fruibilità di quest'ultima.

Un tema rilevante sollevato in modo specifico per la stazione di Vigna Clara riguarda la disponibilità di parcheggio per le auto; a tale proposito, i residenti hanno manifestato preoccupazione rispetto al fatto che la stazione divenga un nodo intermodale, con la conseguente presenza di molte auto posteggiate lungo l'intero arco della giornata 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 34 – Viene chiesto il completamento del parcheggio previsto di 300 posti auto. Cosa prevede il progetto? Come si è pensato di garantire, nei fatti, che la stazione non divenga punto di interscambio auto – TPL?

Risposta - Il progetto ha posto grande attenzione all'offerta dei servizi di stazione per agevolare l'accessibilità.

La stazione di Vigna Clara avrà una marcata vocazione di accessibilità orientata alle modalità TPL e ciclo pedonale. Più in generale la dotazione dei servizi di mobilità in stazione è costituita da: corsie Kiss&ride, stalli taxi, stalli car e scooter sharing, fermate bus, stalli bici e punti di ricarica per veicoli elettrici.

Si richiama di seguito la specifica slide presentata nell'ambito degli incontri tecnici e con la cittadinanza che dettaglia le tipologie di servizi previsti in stazione e le percentuali delle modalità di accesso in stazione previste.

Inoltre, si specifica che ad oggi piazza Diodati (circa 6360 mq) può ospitare circa 120 posti con la presenza del Mercato. Una volta che il mercato verrà spostato e riorganizzata l'area dedicata alla sosta, i posti disponibili aumenteranno fino ad un numero compreso tra i 170 e i 180 stalli.

L'assetto finale della stazione è in corso di definizione nell'ambito del tavolo tecnico aperto con Roma Capitale Municipio e RFI, pertanto, il dimensionamento esatto relativo alla dotazione dei diversi servizi di mobilità e le eventuali azioni per limitare l'afflusso veicolare nella zona della stazione, verranno definiti a valle della chiusura del suddetto tavolo.

FOCUS SERVIZI DI MOBILITA'

VIGNA CLARA

- stalli auto + stalli PRM
- K&R e sosta breve nel parcheggio
- stallo taxi
- posti tra car e scooter sharing
- stalli fermata bus + banchina tramviaria
- stalli bici + area rilascio micromobilità
- punti di ricarica quick



Modalità di accesso in stazione



60 - 65%
CICLO PEDONALE

11% - 12%
TPL

1% - 2%
TAXI E SHARING

7% - 8%
KISS&RIDE

11% - 13%
AUTO E MOTO

Domanda 35 – Per migliorare l'accessibilità alla stazione, è possibile prolungare la galleria esistente, per altri 100m circa?

Risposta - La soluzione di prolungamento della copertura della Stazione di Vigna Clara potrebbe essere un oggetto di approfondimento ed integrazione progettuale. Tale soluzione va tuttavia contestualizzata. Difatti, dal punto di vista della richiesta di incremento di parcheggi e posti auto disponibili, sono state prospettate in fase di dibattito pubblico delle opportunità alternative di inserimento di parcheggi / aree per la collettività nelle aree lungo via Monterosi, che andrebbero analizzate in una prospettiva di confronto costi benefici. Dal punto di vista dell'attutimento del rumore e delle vibrazioni, l'intervento avrebbe un impatto marginale rispetto a quanto già in progetto. Dal punto di vista dell'impatto, si ritiene che la soluzione sarebbe più impattante sia su via Tuscia che su via Monterosi. Relativamente a Via Tuscia, il prolungamento di 100m risulterebbe in uno scatolare in cemento armato fuori terra costruito a breve distanza dagli edifici. Per quanto riguarda via Monterosi, anche qui sarebbe uno scatolare parzialmente fuori terra. Difatti, alla fine di piazza Diodati, dove attualmente finisce la copertura, via Monterosi si abbassa immediatamente, perdendo circa 3m nell'arco di 50m. Pertanto, l'impatto visivo sarebbe significativo anche su via Monterosi qualora il nuovo parcheggio si estendesse in analogia a quello di piazza Diodati al fine di massimizzare i posti auto.

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 termini definitivi dall'Anello ferroviario.

Domanda 36 – 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?

Risposta - L'assetto finale della stazione è in corso di definizione nell'ambito del tavolo tecnico aperto con Roma Capitale Municipio e RFI, pertanto, il dimensionamento esatto relativo alla dotazione dei diversi servizi di mobilità e le eventuali azioni per limitare l'afflusso veicolare nella zona della stazione, verranno definiti a valle della chiusura del suddetto tavolo.

Comune a tutte le stazioni è il tema della sicurezza, intesa come prevenzione degli atti delittuosi e del degrado, fenomeni che spesso si accentuano nei pressi delle stazioni ferroviarie. A tale riguardo, [Fabio Massimo Zito](#), richiamando il servizio già in capo a FS Security, esplicita l'esigenza di una presenza costante di personale addetto alla sicurezza e ai controlli, sia all'interno sia all'esterno della stazione di Vigna Clara e lungo il complessivo tracciato ferroviario, oltre che di un'azione costante di pulizia ordinaria e cura del verde.

Domanda 37 – 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?

Risposta - Il tema della sicurezza dei passeggeri è un tema vero e che coinvolge sottopassi e stazioni e treni. Il Gruppo FS sta investendo molto con un piano per assicurare maggiore presidio degli scali ferroviari attraverso una nuova società, la FS Security che, oltre a unire le attuali aree dedicate alla sicurezza delle Ferrovie dello Stato, potrà contare su mille addetti alla vigilanza in più. Ad esso si accompagnano azioni sulle stazioni rendendole più vive con servizi commerciali grazie ad accordi ad hoc con gli enti locali, e a investimenti sulle tecnologie, con videosorveglianza da remoto che con accordi con operatori del settore che consentono di dislocare le telecamere all'interno della stazione ferroviaria con la massima flessibilità, senza dover eseguire cablaggi di rete. Le azioni specifiche per Vigna Clara potranno essere analizzate all'interno dell'interlocuzione in corso con il Municipio e l'Amministrazione nello sviluppo dell'assetto di breve e medio termine.

8.2 Via Tuscia e via Monterosi

Via Tuscia e via Monterosi fiancheggiano la stazione di Vigna Clara; tra gli edifici presenti lungo il tracciato di chiusura dell'Anello ferroviario, le abitazioni insediate nelle due vie si collocano a una minore distanza dalla linea ferroviaria che, dopo anni di inattività, sarà rimessa in servizio. In tale scenario appare comprensibile, dunque, la preoccupazione e, in certi casi, anche l'opposizione di alcuni residenti. Queste problematiche hanno trovato ampio spazio di espressione e dialogo in un incontro sul territorio, organizzato presso l'oratorio della parrocchia di San Gaetano.

Il primo aspetto al riguardo affrontato concerne l'inquinamento acustico e le misure proposte dal proponente dell'opera al fine di mitigarne l'impatto, con particolare riferimento alle aree residenziali prossime alla nuova infrastruttura.

I tecnici hanno mostrato le risultanze delle analisi compiute, le quali dimostrano che, con le opere di mitigazione previste, nessun ricettore sensibile dovrebbe subire un'entità di rumore superiore a quanto definito dalle norme a tutela della salute; i tecnici hanno inoltre spiegato che, con la chiusura dell'Anello ferroviario e l'attivazione del servizio ferroviario, si procederà a sistematiche misurazioni di controllo, intervenendo, ove fosse necessario, con azioni di contenimento aggiuntive.

[Daniele Ottazzi](#) sottolinea il posizionamento di barriere di diversa altezza lungo i rilevati sul lato di via Tuscia (7,5 m.) e di via Monterosi (4,5 m.), chiedendo la valutazione di una migliore dotazione lungo quest'ultima.

[Alessandro Carbonare](#) esprime la necessità di un chiarimento sulle modalità di calcolo del "disturbo sonoro" all'interno dello studio acustico realizzato dal proponente dell'opera, in considerazione delle affermazioni "modello calcolato a pieno regime" e "tutte le norme vengono rispettate" contenute; più precisamente, si chiede se "i 50/60 decibel di rumore (che sono nella norma) sono calcolati/previsti al momento del passaggio del treno davanti alle nostre case o sono una media giornaliera". Sembra quindi opportuna una domanda di chiarimento.

Domanda 38 – Quando si parla di "modello calcolato a pieno regime" e si afferma 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?

Risposta - Sono stati stimati i livelli sonori in corrispondenza di tutti i ricettori con la realizzazione delle opere in progetto, in riferimento allo scenario progettuale a regime, che vede l'attivazione di tutti i Lotti della Cintura Nord (Lotti 1A, 1B, 2, 3).

I risultati del modello di simulazione sono stati quindi messi a confronto con i limiti acustici dettati dalle normative vigenti in materia di inquinamento acustico di origine ferroviaria, nello specifico il DPR 459/98, che prevede il controllo e verifica dei livelli in facciata ai ricettori espressi come Leq in



dB(A) (Leq - Livello equivalente medio del periodo di riferimento) per i periodi di riferimento diurno (h.06-22 - 16 ore) e notturno (h.22-06 - 8 ore).

Dall'analisi dei livelli sonori, ove siano state rilevate eccedenze da tali limiti di norma, sono stati predisposti i necessari interventi antirumore come le barriere acustiche lungo linea.

Più ampiamente, [Giovanni Brauzzi](#), riferendosi alla giurisprudenza generata sul tema e, nel dettaglio, alle pronunce del TAR sui ricorsi per l'apertura della stazione di Vigna Clara, sottolinea la necessità che RFI si attenga alla metodologia e ai parametri consolidati per la valutazione dell'impatto acustico. Altri interventi segnalano, in effetti, che proprio tale aspetto ha costituito in passato un punto di incomprensione, con ricorsi che hanno comportato ritardi nell'apertura della stazione. Tali attenzioni possono essere tradotte nella seguente domanda.

Domanda 39 – 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?

Risposta - Si specifica che il TAR si è espresso in merito alla valutazione degli impatti dovuti alle vibrazioni per i ricettori in corrispondenza della Galleria Montemario, pertanto non è stata fissata da parte del TAR nessuna valutazione dell'impatto acustico.

Si fa presente comunque, che per le mitigazioni degli impatti dovuti al rumore della linea ferroviaria in esercizio, ogni singolo intervento di mitigazione acustica è stato dimensionato con le finalità di rispetto, presso la totalità dei ricettori indagati, dei limiti della normativa vigente che regola il rumore di origine ferroviaria (DPR 459/98 – “Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario”) e di prevenzione e contenimento dell'inquinamento acustico dovuto al transito dei treni.

Per la stima delle emissioni rumorose e dei livelli sonori in corrispondenza dei ricettori ci si è avvalsi di un software di simulazione acustica, SoundPLAN, software riconosciuto a livello Europeo, opportunamente tarato a valle di una campagna di misure fonometriche presso le linee ferroviarie afferenti del Nodo di Roma ed implementato con tutti i dati di input necessari come numero ed emissione dei treni considerati a regime di esercizio, ricettori con destinazione d'uso ecc .

Sul tema dell'inquinamento acustico e, nello specifico, delle soluzioni di mitigazione proposte si rileva la presenza di un equivoco. Alcune persone hanno inteso, infatti, che si dovrà agire direttamente sulle abitazioni, sostituendone gli infissi; [Daniele Ottazzi](#) chiede al proposito che tali



interventi, se confermati, siano estesi a tutti i palazzi di via Monterosi, senza distinzione in termini di distanza o inclinazione rispetto alla sede ferroviaria.

Per rispondere al quesito e offrire un chiarimento riguardo le modalità di mitigazione proposte da RFI, si ritiene importante declinare la seguente domanda.

Domanda 40 – 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?

Risposta - Si precisa che non è previsto alcun tipo di intervento con pannelli fonoassorbenti da posizionare sui palazzi ma gli unici pannelli fonoassorbenti previsti sono quelli da collocarsi lungo linea (Barriere Antirumore), per la mitigazione del rumore alla sorgente. In corrispondenza degli edifici verranno previsti Interventi Diretti con eventuale sostituzione degli infissi ad oggi esistenti con finestre fonoisolanti, garantendo al contempo il necessario ricambio di aria all'interno degli ambienti, qualora l'inserimento di nuove Barriere Antirumore non sia sufficiente a mitigare il rumore e garantire il rispetto dei limiti interni agli edifici previsti dalla normativa vigente che regola il rumore di origine ferroviaria (DPR 459/98 – "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario").

Si specifica che sarà verificata puntualmente, durante la fase di Monitoraggio Ambientale e collaudo acustico delle barriere, con la linea in esercizio con il Modello di Esercizio a regime, tramite monitoraggi acustici ad hoc, la necessità di tali interventi, presso gli edifici più rappresentativi individuati in via preliminare.

Agli interventi di mitigazione delle esternalità acustiche si collegano alcune preoccupazioni riguardo l'inquinamento visivo, in particolare per l'installazione dei pannelli antirumore, che limiterebbero l'esposizione alla luce e rappresenterebbero un innesto esteticamente punitivo per le abitazioni che affacciano sulla linea ferroviaria.

[Marco Bruschi](#) caldeggia la questione, osservando che "ad oggi i binari nella stazione di Vigna Clara per buona parte, fino all'altezza del civico 23, risultano sotto il livello stradale di via Tuscia e inseriti in una copertura cementizia sopra la quale insiste Piazza Diodati con un parcheggio per autovetture e un mercato rionale" e proponendo, pertanto, una soluzione alternativa, ovvero di "prolungare tale copertura sino alla fine delle abitazioni di via Tuscia, poco oltre il civico 63, in pratica dove oggi termina l'asfalto e dove dal progetto si evince che dovrebbe cominciare l'innalzamento del ponte."

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 "inscatolare" 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, anche [Maurizio Giovannetti](#) suggerisce" di studiare un breve tratto di copertura leggera (acciaio?), ovviamente da coprire di verde, nell'ultimo tratto, in curva, di via Monterosi, laddove la futura linea passa a 35m dalla facciata delle case."

Sul tema sollevato si propone una risposta scritta sul seguente quesito.

Domanda 41 – Nelle successive fasi di progettazione è possibile ottenere la copertura del primo tratto di ferrovia con una soluzione architettonicamente valida? Quale effetto potrebbe avere sulla riduzione della diffusione del rumore?

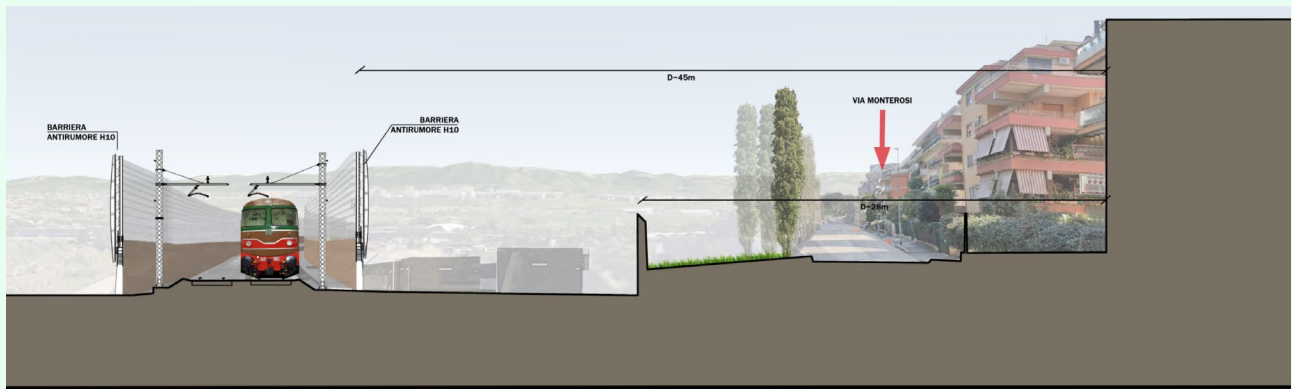
Risposta - In fase di dibattito pubblico è stata mostrata un'opzione di copertura del primo tratto di ferrovia, fino alla fine di via Monterosi. La soluzione mostrata, come è stato rappresentato in fase di dibattito pubblico non aveva alcuna connotazione architettonica, era volta unicamente a far capire l'impatto visuale di una struttura fuori terra nel contesto abitativo di via Monterosi. Per dare un riferimento, laddove la linea ferroviaria è ad un'altezza di circa 2m tra quota sommitale binari e piano campagna, al fine di realizzare una galleria chiusa è necessario, per quelle che sono le buone regole di progettazione ferroviaria, avere una struttura chiusa di circa 7m di altezza libera interna, a cui aggiungere uno spessore strutturale che si può stimare, in prima approssimazione, pari minimo ad 1m. Questo significa disporre, lungo tutta via Monterosi, una barriera visuale di circa 10-11m di altezza (pari a quasi 4 piani di un edificio residenziale) di fronte alle abitazioni. Per quanto mitigabile, si è ritenuto non perseguibile tale soluzione, soprattutto in considerazione del fatto che la copertura viene richiesta dai cittadini con la finalità di attenuazione del rumore. La mitigazione del rumore sarà garantita infatti, mediante la realizzazione delle barriere antirumore che potranno essere oggetto di specifici laboratori di co-progettazione finalizzati ad individuare soluzioni condivise per inserirle, al meglio nel contesto territoriale di riferimento

Il progetto della linea prevede in particolare che, a partire da un punto indicativamente individuabile in prossimità di un cancello al termine di via Tuscia, la ferrovia salga di livello al fine di superare in viadotto via del Foro Italico, con un'evidente alterazione della visuale per i palazzi

prospicienti. Negli incontri con la collettività è stato d'altra parte chiarito che il problema non riguarda via Tuscia; si chiede una conferma al riguardo.

Domanda 42 – Si conferma che l'innalzamento della sede ferroviaria sopra il livello attuale inizia al termine della parte abitata di via Tuscia?

Risposta - Sì, è confermato come rappresentato anche nella presentazione illustrata in fase di Dibattito Pubblico, e come evidenziato dalla seguente immagine che rappresenta l'inserimento della linea in corrispondenza del civico 62 di Via Monterosi, ovvero l'ultimo civico di via Tuscia.



Sullo stesso tema, a seguito del primo incontro con la comunità del Municipio XV e in previsione dell'appuntamento successivo, dedicato alle problematiche specifiche della zona di Vigna Clara, i progettisti hanno predisposto alcuni approfondimenti, che mostrano l'altezza del rilevato ferroviario e la sua distanza rispetto ai diversi numeri civici di via Monterosi. Appare rilevante, a tale proposito, divulgare l'esito di tali valutazioni.

Domanda 43 – È possibile fornire, eventualmente con un allegato, una descrizione puntuale dell'impatto visivo 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?

Risposta - Nel corso del Dibattito Pubblico sono state fornite tre sezioni rappresentative in corrispondenza di tre civici lungo via Monterosi che in aggiunta alla documentazione progettuale consentono di farsi un'idea precisa dell'impatto visivo del progetto.

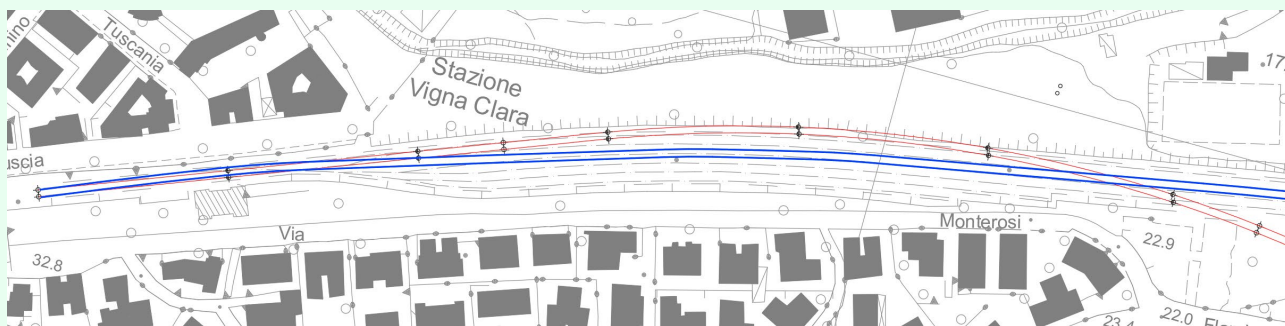
Relativamente alla possibilità di fotoinserti specifici, questi potranno essere eventualmente realizzati sulla base di immagini che dovranno essere fornite dai comitati dei cittadini abitanti lungo la via e che potranno essere utilizzate ai fini del fotoinserto.

Il tema si può comunque ricomprendere nei tavoli di coprogettazione in analogia a quanto indicato per Val d'Ala.

Rispetto alla scelta progettuale di sopraelevare la linea ferroviaria e il conseguente impatto visivo, si ripropongono infine due domande formulate negli incontri in presenza.

Domanda 44 – 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?

Risposta - Il rilevato ferroviario ubicato tra via Monterosi e via Tuscia è quello che storicamente è stato previsto per il passaggio della linea ferroviaria di chiusura dell'Anello, tanto che entrambe le vie sono delle strade di risulta tra gli edifici ed il sedime ferroviario. Anche la soluzione presentata in Dibattito Pubblico sfrutta tra via Monterosi e via Tuscia la sede prevista. Pertanto, la soluzione di mantenere il tracciato sulla sede prevista avrebbe avuto impatti analoghi su via Monterosi. Inoltre, come spiegato in fase di Dibattito Pubblico, la soluzione di progetto prevede lungo via Monterosi l'utilizzo di due binari posti all'estremo del sedime ferroviario che è più distante dalla via (tracciato rosso nell'immagine sottostante) al fine di realizzare una curva che consenta di procedere verso To di Quinto. Il tracciato originario (tracciato blu) prevedeva l'ubicazione dei binari più vicini alle abitazioni di via Monterosi, con conseguente peggioramento delle condizioni ad es. nei riguardi del rumore.



Domanda 45 – Se il modello di esercizio prevedesse il solo passaggio di treni passeggeri, le pendenze ammissibili avrebbero consentito di realizzare la soluzione interrata?

Risposta - No. Gli studi sono stati fatti anche in questa ipotesi, per quanto non rispondesse al requisito funzionale. Come mostrato nel documento di analisi delle alternative progettuali, sono state studiate tutte le varie infrastrutture attraversate dalla ferrovia, studiando tutte le possibili

combinazioni di sopra e sottoattraversamento. Purtroppo, tali verifiche non hanno permesso di trovare un corridoio fattibile per il passaggio in sotterranea.

Un ultimo aspetto sollevato nel dibattito ha riguardato le vibrazioni, tema precedentemente al centro dei ricorsi alla giustizia amministrativa. Anche in questo caso, i contributi pervenuti in via scritta non hanno posto richieste specifiche, ma si ritiene opportuno riproporre il contenuto delle domande espresse oralmente.

Domanda 46 – 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?

Risposta - In assenza di una normativa specifica italiana di settore, RFI si affida, per la valutazione dell'impatto vibrazionale in corrispondenza degli edifici, a quanto stabilito dalla norma tecnica UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo".

Viene pertanto analizzato cautelativamente il fenomeno dell'annoyance (disturbo), in luogo della valutazione dei danni agli edifici, per il verificarsi dei quali devono intervenire livelli vibrazionali significativamente più elevati.

Il modello previsionale assunto per la stima dei livelli di vibrazione si basa sull'individuazione di una legge di propagazione tarata in funzione di apposite indagini sperimentali eseguite lungo le linee afferenti alla linea di progetto del Nodo di Roma.

Dall'applicazione del suddetto algoritmo di calcolo, si sono individuate le cosiddette aree critiche, ovvero l'ampiezza della fascia rispetto all'asse della linea ferroviaria all'interno della quale si prevede il superamento dei valori soglia, diurni e notturni, indicati dalla norma tecnica sopra citata.

Nello specifico, le aree individuate hanno una estensione limitata, solo di pochi metri dalla linea, tale che nessun edificio residenziale si trovi al loro interno.

Di conseguenza, i valori di riferimento della norma risultano rispettati presso la totalità degli edifici, ivi compresi quelli frontisti la linea di progetto in Via Tuscia e Via Monterosi.

Il controllo dei livelli vibrazionali in fase di esercizio della linea verrà comunque effettuato con specifico Monitoraggio in corrispondenza degli edifici più rappresentativi dell'area.

8.3 Via del Foro Italico

In via del Foro Italico è attualmente presente l'unico distributore GPL del quadrante di Roma Nord, all'interno del Municipio XV; come precisa [Daniele Ottazzi](#), i distributori più prossimi, situati

a Casal de Pazzi e a Grottarossa, non costituiscono alternative percorribili per gli abitanti dei quartieri Fleming e Vigna Clara.

La chiusura dell'Anello ferroviario comporta dunque un'importanza interferenza, richiedendo che il distributore su via del Foro Italico sia spostato, "poiché sulla sua area andrebbe a posizionarsi uno dei piloni del viadotto".

Sulla traccia di tale osservazione si propone la domanda sottostante.

Domanda 47 – È possibile attivare una procedura che assicuri che, già in fase di cantiere, la distribuzione di GPL sia assicurata nella zona?

Risposta - Il DPR 327/01 Testo unico degli espropri prevede esclusivamente la corresponsione di indennità di espropriazione commisurata al valore di mercato (venale) del bene, in linea con quanto previsto all'art. 42 della Costituzione "La proprietà privata può essere, nei casi preveduti dalla legge, e salvo indennizzo, espropriata per motivi d'interesse generale". Non è pertanto prevista altra forma di compensazione né possiamo obbligare chicchessia a intraprendere un'attività. Tuttavia, RFI prenderà contatti con il proprietario delle aree per informarlo quanto più tempestivamente possibile della tempistica che si prevede per l'acquisizione delle aree e la cessazione delle attività a cura del distributore. Analoga informativa verrà inoltrata al Municipio competente (XV). Quanto sopra, nelle more dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che interviene soltanto con l'autorizzazione del progetto a seguito di positiva conclusione della Conferenza di Servizi.

8.4 Stazione di Tor di Quinto

Delle tre stazioni previste nel progetto di chiusura dell'Anello ferroviario di Roma, la stazione di Tor di Quinto è l'unica vocata a funzioni di interscambio ferro-gomma, con una dotazione di 290 posti auto. Riguardo tale disponibilità sono state avanzate alcune perplessità, che ne hanno valutato l'insufficienza rispetto alla domanda potenziale espressa dall'utenza proveniente dall'ampio bacino che utilizzerà l'Anello ferroviario.

Sulla questione si è espresso, in particolare, [Stefano Giovenali](#), che chiede come si intenda soddisfare la domanda di sosta di quanti intenderanno avvalersi della proposta di shift modale presso la stazione di Tor di Quinto. La domanda, integrata di sfumature emerse in sede di dibattito, è riassunta nella formula sottostante.

Domanda 48 – Come è stato dimensionato il parcheggio al servizio della stazione di Tor di Quinto? Perché non si è previsto un parcheggio di interscambio multipiano?



Risposta - Per quanto riguarda il parcheggio di scambio, la stima della domanda disponibile ad effettuare l'interscambio auto privata-trasporto pubblico, è stata calcolata individuando la quota di spostamenti che verificano una serie di condizioni rappresentative delle dinamiche di funzionamento per i parcheggi di scambio e che sono state mutuate analizzando situazioni analoghe relative ad altri parcheggi di scambio presso altre stazioni della città di Roma, come:

- spostamenti di media/lunga percorrenza con tempo Park&Ride non eccessivamente superiore al tempo sul trasporto pubblico;
- spostamenti in cui la prima fase di accesso al parcheggio sia inferiore a tempo di percorrenza su trasporto pubblico della seconda fase del tragitto;
- spostamenti in cui le origini siano appartenenti al Municipio della stazione esaminata;
- ipotesi che solo una quota degli spostamenti campionati sia effettivamente disposto a compiere il proprio spostamento in modalità Park&Ride

Il dato è stato dapprima stimato per l'ora di punta e successivamente espanso al fine di stimare il fabbisogno complessivo giornaliero.

In quest'ottica il dato dei 290 stalli previsti dalla soluzione a raso del progetto è risultato adeguato al fabbisogno della domanda sistematica del giorno feriale medio la soluzione studiata non vincola eventuali futuri sviluppi dei servizi di stazione.

La nuova visione della stazione (riportato nel Documento strategico della mobilità ferroviaria passeggeri e merci del MIT), che vede al centro i bisogni delle persone, mira a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli e ha come obiettivi qualificanti:

- l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità attiva per rispondere sempre meglio alle esigenze del viaggiatore, e più in generale del cittadino;
- il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni attraverso un design inclusivo e senza barriere;
- il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione.

Questa convergenza verso le stazioni dei sistemi di mobilità è però progettata e realizzata secondo una "piramide delle priorità" ben precisa, in coerenza con le strategie di mobilità sostenibile urbana, che deve dare maggiore importanza in primis alla pedonalità e alla ciclabilità, seguite dal TPL e dalla sharing mobility, quindi dai mezzi privati a 2 e a 4 ruote. Relativamente alla sosta dei mezzi privati, e dell'auto in particolare, va tenuto in considerazione che questa rappresenta una delle componenti di un mix equilibrato di servizi intermodali da garantire in stazione, ma essa va inquadrata in uno scenario di progressiva riduzione dell'uso dell'auto privata, legata alla lotta alla

congestione e al cambiamento climatico. La sosta va pertanto progettata in coerenza con l'affermarsi di politiche basate su regimi di restrizione del traffico veicolare privato nelle aree centrali delle città.

Con questi criteri sono stati dimensionati gli spazi per i servizi intermodali delle stazioni dell'anello ferroviario. In particolare, il mix progettato per Tor di Quinto è stato avvalorato anche dalle risultanze dello studio trasportistico che evidenzia la forte componente di interscambio treno – treno, riducendo gli spazi destinati alla sosta auto.

Lo studio, infatti, ha restituito una risposta che connota questo nodo con una significativa vocazione come nodo di interscambio ferro-ferro in cui nell'ora di punta dello scenario di regime (2031), a fronte di una frequentazione complessiva di 1.920 pass/ora una parte prevalente di circa 1.500 pass/ora sono relativi all'interscambio tra i servizi ferroviari dell'Anello nord e della Linea RM – VT.

Per quanto riguarda il parcheggio di scambio, la stima della domanda disponibile ad effettuare l'interscambio auto privata-trasporto pubblico, è stata calcolata individuando la quota di spostamenti che verificano una serie di condizioni rappresentative delle dinamiche di funzionamento per i parcheggi di scambio e che sono state mutuate analizzando situazioni analoghe relative ad altri parcheggi di scambio presso altre stazioni della città di Roma, come:

- spostamenti di media/lunga percorrenza con tempo Park&Ride non eccessivamente superiore al tempo sul trasporto pubblico;
- spostamenti in cui la prima fase di accesso al parcheggio sia inferiore a tempo di percorrenza su trasporto pubblico della seconda fase del tragitto;
- spostamenti in cui le origini siano appartenenti al Municipio della stazione esaminata;
- ipotesi che solo una quota degli spostamenti campionati sia effettivamente disposto a compiere il proprio spostamento in modalità Park&Ride

Il dato è stato dapprima stimato per l'ora di punta e successivamente espanso al fine di stimare il fabbisogno complessivo giornaliero.

In quest'ottica il dato dei 290 stalli previsti dalla soluzione a raso del progetto è risultato adeguato al fabbisogno della domanda sistematica del giorno feriale medio la soluzione studiata non vincola eventuali futuri sviluppi dei servizi di stazione.

8.5 Tratta Tor di Quinto – Val D'Ala

In merito alla tratta Tor di Quinto – Val D'Ala un primo aspetto di dubbio riguarda la realizzazione di un'effettiva connessione delle vie ciclabili locali a seguito del nuovo innesto infrastrutturale; a tale proposito, **Emanuela Fiorenza** (Retake Roma) focalizza l'importanza di “una connessione

ciclabile con la strada arginale, sponda sinistra, a monte del passaggio del ponte ferroviario in zona confluente sul fiume Tevere, sottoponendo uno specifico quesito in chat, durante l'incontro tecnico del 22 marzo, dedicato agli aspetti ambientali del progetto.

I temi del quesito sono richiamati nella domanda che segue.

Domanda 49 – 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?

Risposta - L'infrastruttura sovrappassa la via ciclabile lungo Tevere in prossimità di Tor di Quinto. Come dimostrato dagli elaborati progettuali, la rete ciclabile esistente viene garantita. Inoltre, viene interessata anche la maglia ciclabile esistente intorno al Parco delle Valli, per la quale vengono garantite le connessioni esistenti.

La porzione di linea compresa tra Tor di Quinto e Val D'Ala passerà nei pressi degli impianti di produzione dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, la cui attività produttiva presenta elementi di specifica sensibilità. A tale riguardo, nel corso del dibattito **Carlo Peiser** ha sollevato problematiche puntuali, di seguito riassunte.

In primo luogo, è stato rilevato che, durante la fase di cantiere, è prevista l'occupazione temporanea di una vasta zona di pertinenza dell'Istituto, attualmente adibita a parcheggio al servizio dei dipendenti e ad operazioni di manovra dei tir che trasportano i materiali per il rifornimento dell'impianto. La fase di cantiere appare inoltre particolarmente delicata in ragione delle vibrazioni emesse, che inficerebbero le attività produttive; la non interrompibilità delle attività dell'Istituto, in particolare, richiede la definizione di vincoli agli interventi di cantiere ammissibili, al fine di permettere la convivenza tra le diverse esigenze in campo.

Carlo Peiser ha offerto ulteriori spunti di riflessione, osservando che:

- il progetto prevede la demolizione di un sottopasso fondamentale per la mobilità locale e, in particolare, dei mezzi di soccorso che, per legge, devono svolgere servizio in un fabbricato produttivo;
- la linea ferroviaria dovrebbe essere corredata da barriere antirumore anche in prossimità dell'Istituto, per mitigarne l'impatto sui lavoratori presenti a ciclo continuo.

Un ultimo suggerimento riguarda l'opportunità di prevedere fermate di prossimità al polo produttivo locale, che, accanto al Poligrafico, si definisce per la presenza di ENAV, Mercedes e Autoimport OPEL; tale servizio ferroviario agevolerebbe soprattutto i lavoratori dei diversi insediamenti. In alternativa, si chiede di considerare una modalità sicura di connessione tra l'area produttiva e la stazione di Val D'Ala.

Alla luce di quanto descritto, è stata convenuta l'opportunità di un approfondimento tecnico specifico, che sarà realizzato di comune accordo tra RFI e l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

[Lorenzo Paglione](#) è intervenuto sul tema della valorizzazione degli spazi interstiziali del nuovo tratto di linea, che si profilano come un'importante occasione per sperimentare trasformazioni partecipate e forme di co-progettazione comunitaria, con il coinvolgimento delle organizzazioni del terzo settore. In particolare, il potenziamento delle intersezioni ciclopedonali, la realizzazione di aree di sosta e a valore naturalistico, e l'inserimento di spazi verdi di resilienza a difesa da eventi climatici estremi consentirebbero di prevenire il rischio che le stesse porzioni interstiziali divengano ambiti di degrado.

Domanda 50 – Quali iniziative RFI intende realizzare per valorizzare in collaborazione con la popolazione locale gli spazi interstiziali?

Risposta - In relazione agli spazi limitrofi alle aree interstiziali o non funzionali all'esercizio ferroviario (quali ad esempio le aree rese disponibili su Via Monterosi) potranno essere valutate, in sinergia con l'Amministrazione, attività di valorizzazione e riqualificazione da definire nell'ambito di specifici tavoli di co-progettazione con i cittadini dei quartieri interessati.

L'idea è quella di realizzare una collaborazione per la co-progettazione degli spazi verdi previsti dal progetto. Un esempio è quello che è stato svolto negli scorsi anni nell'ambito del progetto europeo Clever Cities che ha visto la co-progettazione e la co-gestione di uno spazio verde antistante la nuova fermata di Milano Tibaldi.

8.6 Stazione di Val D'Ala

Il principale tema che ha occupato le fasi di dibattito nella zona di Val D'Ala ha riguardato la sicurezza. Alle domande relative alle caratteristiche costruttive della stazione si sono aggiunti, in particolare, quesiti sulla sua futura gestione e sulla più generale necessità di garantirne una fruibilità in effettiva tranquillità. Tra i soggetti che si sono espressi sull'aspetto si evidenziano, in primo luogo, i [residenti nella zona di Val D'Ala](#), con un contributo congiuntamente inviato da Emanuele Mattei, Marta Marziali, Cosimo Commisso, Giorgia Commisso, Giuseppe Lentini, Sophie Benezech, Andrea Peggion, Emilia Mieli, Nicoletta Fiorentini, Silvia Anticoli, Roberta Perugini, Giuseppe Oliviero, Patrizia Ricciardi, Mario Umberto Morini ed Elisabetta Di Russo; il documento chiede delucidazioni in merito alle azioni definite da RFI sull'illuminazione notturna, il presidio della stazione e gli strumenti di telesorveglianza.

Sullo stesso tema, [Emanuele Maurizi](#) si dichiara avverso all'ipotesi di realizzare sottopassi ciclabili, generalmente non sottoposti nel tempo a manutenzione e con un elevato rischio di insicurezza e impraticabilità.

[Gianpio di Mario](#) chiede chiarimenti sui tempi, gli spazi e le modalità di apertura della stazione di Val D'Ala, e pone un nuovo accento sulla sicurezza di un sottopasso ciclopedonale di collegamento tra la zona degli "orti" e via Val D'Ala; il suo contributo evidenzia l'importanza di un'adeguata illuminazione dell'area, il presidio h 24 con un servizio di guardie giurate, insediamenti commerciali che garantiscano un flusso continuo di presenze, l'installazione di una rete di videosorveglianza attiva.

Tutti i temi descritti sono stati sintetizzati nei quesiti sottostanti, sui quali si chiede una riflessione al proponente dell'opera.

Domanda 51 – Quali caratteristiche costruttive della nuova stazione sono funzionali agli obiettivi di security?

Risposta - Il fabbricato viaggiatori e il relativo sottopasso sono delle strutture che possono essere chiuse negli orari in cui non è effettuato il servizio. Inoltre, all'interno del fabbricato viaggiatori è previsto un locale che potrà essere adibito ad uso commerciale.

Domanda 52 – Quali aspetti gestionali della nuova stazione sono previsti per dare maggiore sicurezza ai passeggeri e agli abitanti della zona?

Risposta - Il tema della sicurezza dei passeggeri è un tema vero e che coinvolge sottopassi e stazioni e treni. Il Gruppo FS sta investendo molto con un piano per assicurare maggiore presidio degli scali ferroviari attraverso una nuova società, la FS Security che, oltre a unire le attuali aree dedicate alla sicurezza delle Ferrovie dello Stato, potrà contare su mille addetti alla vigilanza in più. Ad esso si accompagnano azioni sulle stazioni rendendole più vive con servizi commerciali grazie ad accordi ad hoc con gli enti locali, sviluppando progetti di riqualificazione di quartiere e a investimenti sulle tecnologie, con videosorveglianza da remoto che con accordi con operatori del settore che consentono di dislocare le telecamere all'interno della stazione ferroviaria con la massima flessibilità, senza dover eseguire cablaggi di rete. Nello specifico della stazione di Val d'Ala si conferma la videosorveglianza da remoto e la chiusura del fabbricato viaggiatori nelle ore fuori esercizio passeggeri programmato. Per quanto concerne il sottopasso ciclopedonale, d'intesa con l'amministrazione, si potrà valutare l'utilizzo urbano integrando l'uso esclusivamente ferroviario.

Domanda 53 – 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?

Risposta - Nel Progetto sono previsti interventi di risistemazione del sottopasso pedonale di collegamento dei binari di Val d’Ala. In sinergia con l’Amministrazione potrà essere valutata l’opportunità di un intervento più ampio di riqualificazione della zona degli “orti”, anche in termini di riconnessione degli stessi con il quartiere Val d’Ala. Nell’ambito di specifici tavoli di co-progettazione potranno inoltre essere valutati interventi di valorizzazione del sottopasso quali ad esempio l’inserimento opere di street art e di illuminazione “smart”.

Pochi sono stati gli interventi che si sono concentrati sulle interferenze della ferrovia e, in particolare, della nuova linea, che giungerà alla stazione scendendo dalla quota di viadotto. A tale proposito si riportano due domande: la prima, relativa alle vibrazioni, si ispira al contributo di [Gianpio di Mario](#); la seconda, sull’ombreggiamento degli edifici, richiama quanto espresso in chat, in sede di incontro tecnico, da **Lorenzo Paglione**, il quale chiede “È stato valutato l’impatto in termini di ombreggiamento dell’area in zona Val D’Ala? Quanto il viadotto impatterà sugli edifici della zona?”.

Domanda 54 – 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?

Risposta - In assenza di una normativa specifica italiana di settore, RFI si affida, per la valutazione dell’impatto vibrazionale in corrispondenza degli edifici, a quanto stabilito dalla norma tecnica UNI 9614 “Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo”.

Viene pertanto analizzato cautelativamente il fenomeno dell’annoyance (disturbo), in luogo della valutazione dei danni agli edifici, per il verificarsi dei quali devono verificarsi livelli vibrazionali significativamente più elevati.

Il modello previsionale assunto per la stima dei livelli di vibrazione si basa sull’individuazione di una legge di propagazione tarata in funzione di apposite indagini sperimentali eseguite lungo linee esistenti.

Dall’applicazione del suddetto algoritmo di calcolo, si sono individuate le cosiddette aree critiche, ovvero l’ampiezza della fascia rispetto all’asse della linea ferroviaria all’interno della quale si prevede il superamento dei valori soglia, diurni e notturni, indicati dalla norma tecnica presa a riferimento per lo studio dei livelli da vibrazioni.

Nello specifico, le aree individuate hanno una estensione limitata, solo di pochi metri dalla linea, tale che nessun edificio residenziale si trovi al loro interno.

Di conseguenza, i valori di riferimento della norma risultano rispettati presso la totalità degli edifici.

Il controllo dei livelli vibrazionali in fase di esercizio della linea verrà comunque effettuato con specifico Monitoraggio in corrispondenza degli edifici più rappresentativi dell'area.

Domanda 55 – È stato valutato l'impatto in termini di ombreggiamento dell'area in via Val D'Ala? Quanto il viadotto impatterà sugli edifici della zona?

Risposta - È stato svolto un approfondimento relativo all'effetto in termini di ombreggiamento nella zona di Val d'Ala.

Dall'analisi effettuata è emerso che il periodo in cui si avrà un incremento delle ore medie di ombreggiamento è quello che va dal 10 novembre al 30 gennaio. Per questo periodo è stato calcolato qualitativamente in numero di ore medie di ombreggiatura aggiunte supponendo che tutti i giorni nell'arco di tempo considerato siano soleggiati (worst case scenario).

Dalle analisi è emerso che il numero medio di ore d'ombra aggiunte è circa 1 ora.

Nel restante periodo dell'anno l'infrastruttura non ha effetti in termini di ombreggiamento per la zona di Val d'Ala.

Analogamente a quanto dibattuto per la stazione di Vigna Clara, anche essa progettata per essere raggiunta senza auto, è stata espressa molto vigorosamente la preoccupazione per la mancanza di parcheggi nei pressi della stazione Val D'Ala. I residenti temono infatti che la stazione sia utilizzata come nodo intermodale e che ciò possa tradursi in un'elevata congestione locale, con un ingente numero di automobili posteggiate nei dintorni e lungo tutto il giorno.

A tale riguardo, nel corso del dibattito è stato spiegato che la stazione è stata progettata per essere raggiunta a piedi o in bicicletta, con l'obiettivo di scoraggiarne l'utilizzo come polo di interscambio auto – TPL. Alla luce del contributo sottostante e dei documenti inviati dai residenti in zona Val D'Ala, da [Lorenzo Paglione](#) e da [Andrea Brunasso](#), si ritiene utile riprendere il tema.

Domanda 56 – 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?

Risposta - La sosta dell'auto con mezzo privato rappresenta una delle componenti di un mix equilibrato di servizi intermodali da garantire in stazione, ma che deve essere accompagnata da politiche di gestione della mobilità sostenibile (ad esempio regolamentazione della sosta tariffata,

potenziamento del trasporto pubblico, incentivazione servizi in sharing), definita dall'Amministrazione locale al fine di rafforzare l'efficacia del progetto anche in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, ed in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità.

Il tema delle ciclovie ha occupato una sezione rilevante del dibattito presso la sede del Municipio III. [Gianpio di Mario](#) ipotizza 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 ciclovia 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 ciclovia, attualmente interrotte dalla stazione.

L'[Associazione Salvaciclisti Roma](#) esprime sostegno a “tutti quegli elementi del progetto che implementino l'intermodalità tra mobilità leggera, trasporto pubblico di adduzione, pedonalità, mobilità condivisa già previsti negli elaborati”, esemplificando con gli stalli per bici, anche cargo, le stazioni per la loro ricarica e riparazione, gli stalli per sharing a due e quattro ruote, gli spazi per il car pooling.

L'Associazione coglie inoltre l'occasione del dibattito pubblico sul progetto di chiusura dell'Anello ferroviario di Roma per auspicare “la ciclabilità immediata sia dello svincolo Prati Fiscali-Salaria, sia dell'asse di via di Villa Spada verso nord, sia dell'itinerario lungofiume gemello alla ciclabile in sponda destra del Tevere. Parimenti strategico sarebbe uno scavalco dell'Aniene anche utilizzando i ponti ferroviari esistenti, che connettesse direttamente la Fermata Val D'Ala alla pista ciclabile Aniene nei pressi di Prato della Signora.”

Il contributo di [Emanuele Maurizi](#) supporta la realizzazione della velostazione presso la fermata di Val D'Ala, richiedendo un'adeguata sorveglianza, oltre che una specifica cura sia della ciclabilità a raggiera in corrispondenza della stazione sia della sicurezza percepita nella progettazione di tutte le vie ciclabili.

Il documento ritiene inoltre “fondamentale congiungere la ciclabile di via dei Prati Fiscali con quella di via Prato della Signora, in un'ottica di potenziamento della mobilità dolce in zona e dell'aumento del trasporto passeggeri”. Altri temi sollevati riguardano la possibilità di evitare i sottopassi, giudicati poco sicuri, “prendendo 'provvisoriamente' una delle TRE corsie di via dei Prati Fiscali da Salaria a Val D'Ala” per destinarvi “la ciclabile Bidirezionale fino a congiungersi al semaforo sullo spartitraffico centrale a Prati Fiscali, da una parte, e ai passaggi scoperti esistenti fino alla Salaria,

in modo da arrivare alla ciclabile Moschea direttamente senza passare per la ciclabile contorta di Prato della Signora”.

Secondo [Stefano Casini](#), in ultimo, “il cantiere potrebbe essere l’occasione per ricavare un passaggio sicuro e veloce di prolungamento della ciclabile Prati Fiscali, facendola passare sia tra le due carreggiate, ricongiungendosi con i sottopassi esistenti, sia lateralmente alle stesse”.

Domanda 57 – 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?

Risposta - Il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista ciclabile che collegherà la stazione di Tor di Quinto alla ciclabile esistente Ponte Milvio Castel Giubileo sul lungotevere; inoltre, nell’ambito del nuovo ponte ferroviario per superare il Tevere è prevista la realizzazione di una passerella ciclabile che permetterà di ricongiungere la ciclabile del Tevere con l’altra sponda del fiume e un’opportunità per una riconnessione ciclabile anche con gli altri Municipi.

Considerata l’importanza della tematica, è stato promosso un tavolo di confronto con il Comune di Roma sul futuro assetto della mobilità ciclabile dell’area, con particolare riferimento all’integrazione delle piste ciclabili e delle aree a verde previste dal progetto con gli interventi previsti da Roma Capitale. In tale ambito potranno essere valutati ulteriori interventi per la continuità della rete ciclabile, per l’intermodalità e per la riconnessione delle trame ambientali.

8.7 Aeroporto dell’Urbe

Il contributo di [Enrico Sciarra](#) rileva un punto di particolare attenzione sull’Aeroporto dell’Urbe di Roma, “interessato da un progetto ENAC che 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)”. Al riguardo il contributo rileva inoltre che “nei documenti progettuali non si ha una chiara evidenza della compatibilità dei due interventi ferroviario e aeronautico”.

ENAC non ha ritenuto di partecipare al Dibattito Pubblico sul progetto di chiusura dell’Anello ferroviario, valutando, presumibilmente, nella Conferenza dei Servizi la sede opportuna per affrontare gli aspetti di criticità espressi sullo scalo aeroportuale.

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

Domanda 58 – Quali verifiche preventive i progettisti hanno compiuto sulla compatibilità di questo progetto con l'aeroporto e con i piani per il suo sviluppo?

Risposta - Nel corso dello sviluppo del PFTE è stata effettuata una verifica preventiva di interferenza attraverso il portale ENAV, e a seguire sono state avviate interlocuzioni con ENAC, sia in merito all'interferenza con la pista attuale che con i suoi futuri sviluppi volta ad individuare le soluzioni più idonee.

9 TEMI SPECIALISTICI

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.

9.1 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.

Il contributo di [Marco Martens](#) solleva una questione di metodo: “Dobbiamo rendere più standardizzate le procedure. Il dibattito Pubblico può avere come ausilio fondamentale la Matrice 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. Si dà atto che il sito permette di scaricare le analisi multicriteri facenti parte del PFTE. Tuttavia, come visione sinottica/comparativa è stato pubblicato un istogramma, che mostra la colonna D2 più alta delle altre, ma non è chiara la lettura, dovendo interpretare con una legenda colori e spessori.” Il contributo propone quindi di dare maggiori informazioni sui criteri utilizzati per valutare le alternative e di favorirne la lettura con strumenti in linea con le migliori pratiche internazionali, brevemente richiamate.

Domanda 59 – È possibile fornire documentazione aggiuntiva in maniera da rendere più completa e facilmente comprensibile l'analisi multicriteria utilizzata per selezionare l'alternativa prescelta?

Risposta - L'analisi multicriteria è una metodologia di confronto tra alternative progettuali che risultano tecnicamente fattibili. Pertanto, nell'ambito del PFTE oggetto del presente dibattito pubblico, sono state analizzate diverse soluzioni alternative di tracciato di cui, come illustrato nel

documento “Relazione illustrativa alternative di tracciato”, l’unica alternativa risultata tecnicamente fattibile è stata quella sviluppata nel progetto.

Tuttavia, nell’ambito del progetto di chiusura Anello Ferroviario di Roma e con riferimento alla tratta Aurelia – Bivio Pineto (Lotto 3), sono state elaborate quattro soluzioni alternative di tracciato, per le quali è stata condotta un’analisi multicriteria, nel Luglio 2021. Le suddette alternative di tracciato ed in particolare la soluzione risultata preferibile non è oggetto dello sviluppo progettuale del presente PFTE. Ai fini delle considerazioni sul Global Project, tuttavia, è risultato necessario considerare anche il Lotto 3, con l’alternativa risultata giustificata nell’analisi multicriteria (AMC). Come specificato durante il Dibattito Pubblico, di seguito, si riporta la matrice di valutazione per la scelta dell’alternativa ottimale della suddetta AMC con il perfezionamento/aggiunta agli indicatori, caratterizzati da opportuni valori distinti, di una scala cromatica di “giudizio”, dal verde (alternativa preferibile per un dato indicatore) al rosso (alternativa meno preferibile rispetto ad un dato indicatore).

CATEGORIA	CRITERIO	INDICATORE	U.M.	B2	B3	D1	D2
COMPLESSITÀ INFRASTRUTTURALE OPERE (25%)	Opera di linea (45%)	Complessità costruttiva gallerie (30%)	Scala	5	7	8	6
		Complessità costruttiva imbocchi (20%)	Scala	8	10	10	6
		Interferenze dello scavo con preesistenze infrastrutturali in sottterraneo (30%)	Scala	10	5	5	5
		Interferenze dello scavo con preesistenze di superficie (20%)	Scala	8	10	10	6
	Opere complementari (45%)	Uscite di sicurezza e pozzi: impatto sulla superficie (33%)	QUAD	13	12	3	3
		Interventi di consolidamento di strutture esistenti per collegamenti con uscite di sicurezza e pozzi (87%)	QUAD	10	10	0	0
Opere allo scoperto (10%)	Superficie opere d'interferenza con opere d'arte ferroviarie esistenti (100%)	m ²	4200	4200	0	0	
ESERCIZIO FERROVIARIO (5%)	Caratteristiche rispetto all'esercizio ferroviario (100%)	Tempo di percorrenza (25%)	min	5.12	4.82	4.68	4.68
		Capacità (50%)	-	0.503	0.463	0.463	0.503
		Consumo energetico (25%)	kWh	224	235	223	223
EFFETTI SUL TERRITORIO (10%)	Interferenze con l'edificato (50%)	Superficie edifici da demolire (100%)	m ²	5400	5400	500	500
	Consumo di suolo (50%)	Aree da espropriare (100%)	mq	15000	20000	22000	11500
IMPATTI AMBIETALI E PAESAGGISTICO (15%)	Effetti sui ricettori antropici (50%)	Vicinanza tra opera e ricettori di pregio (50%)	N°	2	1	1	1
		Edifici all'interno della fascia di pertinenza acustica (25%)	N°	200	135	90	50
		Barriere antirumore (25%)	m	4420	3140	2480	2010
	Interferenze aree sottoposte a vincoli (50%)	Estensione superficiale aree soggette a vincolo paesaggistico (100%)	m	3225	3828	7142	7043
Sottrazione di suolo (15%)	Estensione superficiale beni paesaggistici interessati (100%)	m ²	72964	110737	98511	60076	
ONEROSITÀ FASE DI CANTIERE (25%)	Flussi di cantiere (20%)	km di viabilità urbana impegnata dai mezzi di cantiere (100%)	km	13	18	12	9
	Interferenze provvisorie con l'esercizio ferroviario (35%)	Mesi di chiusura totale dell'esercizio ferroviario (tratta Aurelia - San Pietro) (42%)	mesi	16	16	0	0
		Mesi di chiusura totale dell'esercizio ferroviario (tratta Valle Aurelia - Vigna Clara) (58%)	mesi	0	10	10	0
	Interferenze provvisorie con le viabilità (30%)	Numero di interferenze di cantiere su viabilità principali (70%)	N°	4	3	1	1
		Numero di interferenze di cantiere su viabilità secondarie (30%)	N°	4	3	2	2
	ECONOMIA DEL PROGETTO (20%)	Tempi realizzativi (30%)	Tempo di realizzazione dell'intervento (100%)	mesi	62	68	72
Costi (70%)		Costo a vita intera (100%)	milioni €	270.6	286.3	281.8	273.1

L'alternativa D2 risulta la preferibile per tutte le categorie di riferimento ad eccezione della sola categoria "Economia del progetto"

È stato aggiornato l'elaborato relativo all'Analisi Multicriteria inserendo la matrice di valutazione della scelta dell'alternativa ottimale con l'aggiunta degli indicatori della scala cromatica di "giudizio" sopra riportata.

9.2 Modello di traffico

Un ampio contributo di [Roma servizi per la mobilità](#), esprime preoccupazione per un eventuale mancato raccordo tra gli scenari infrastrutturali utilizzati nelle analisi trasportistiche e quelli previsti dalla programmazione comunale. In particolare, afferma: "Lo scenario infrastrutturale di mobilità che è stato definito presenta il prolungamento della metro C fino a Clodio in tempi che non appaiono compatibili, sarebbe opportuno conoscere con chi dell'Amministrazione Comunale RFI ha condiviso lo scenario infrastrutturale e con quale atto è stato validato. Lo stesso dicasi per le politiche di regolazione della mobilità privata, lo scenario ipotizzato da RFI non prevede la congestion charge e non c'è nessun riferimento a cosa preveda per la sosta tariffata e per la fascia verde".

Domanda 60 – Con quali autorità sono stati condivisi gli scenari di riferimento per il Modello di Ripartizione?

Risposta - Gli interventi dello scenario infrastrutturale di riferimento sono stati selezionati in base alla loro presenza tra le opere invariati infrastrutturali del PUMS di Roma Capitale approvato con Delibera di Assemblea Capitolina di febbraio 2022 e con quanto presentato da Roma Capitale agli "Stati Generali della Mobilità" nel giugno del 2022.

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: mentre una risposta specifica potrà essere data in sede di approfondimento tecnico, si riporta la seguente domanda, che è certamente di interesse più generale.

Domanda 61 – 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?

Risposta – Gli incrementi ci sono. Tuttavia, poiché i dati di flusso sono dello stesso ordine di grandezza dei limiti di tolleranza del modello di simulazione utilizzato (dell'ordine della decina di spostamenti), essi non sono apprezzabili.

Nello studio di trasporto lo scenario di riferimento, per tutti gli orizzonti temporali considerati, rappresenta uno scenario che dal punto di vista della domanda è contraddistinto dall'evoluzione demografica all'anno di riferimento considerato e dal punto di vista dell'offerta vede la realizzazione dell'evoluzione infrastrutturale derivante dagli strumenti di pianificazione dei trasporti, ad esclusione dell'intervento di progetto. La costruzione e la simulazione trasportistica di questo scenario è tipicamente impiegata per il suo confronto con lo scenario di progetto, al fine di valutare le differenze sotto il profilo dei flussi e dei macro-indicatori trasportistici che intervengono a seguito della realizzazione dell'intervento.

I dati dei flussi lungo le tratte e i dati dei saliti e discesi alle stazioni, contenuti nei risultati del modello di simulazione ed illustrati nell'elaborato progettuale Studio di Trasporto (paragrafi 6.1 e 6.2), sono entrambi approssimati alla decina di spostamenti e quindi non si evidenziano sensibili differenze tra lo scenario di riferimento al 2051 e gli scenari di riferimento degli anni precedenti. Nello scenario di riferimento 2051 sono stati computati, e quindi considerati, gli effetti demografici, ma la ridotta utenza interessata dal collegamento fino a Vigna Clara nello scenario di riferimento (che tiene conto dell'offerta dei servizi ferroviari con le frequenze attuali) non permette di apprezzarlo. I dati di utenza giornalieri riportati nel paragrafo che illustra i dati utilizzati nell' ABC (par 8, pag. 39) invece, permettono di riscontrare un aumento di utenza anche per lo scenario di riferimento al 2051.

9.3 Potenziamento della capacità della linea

Mentre le persone che abitano nelle immediate vicinanze vorrebbero una limitazione al numero di treni che potrebbero passare sulla linea, altri interventi hanno espresso la valutazione che tale numero sia insufficiente, soprattutto in una prospettiva futura. Abbiamo già toccato ampiamente questi temi nel capitolo 7 e in particolare nel paragrafo 7.2 dove sono state presentate le proposte relative all'assetto ferroviario delle stazioni. In questo paragrafo diamo spazio ad alcuni interventi specialistici che si sono concentrati sulla capacità della linea.

Il tema è stato toccato da più interventi.

Il contributo di "[Roma Servizi per la Mobilità](#)" chiede di "esporre quali sono i vincoli che non consentono di andare oltre gli 8 treni ora per direzione nella nuova tratta dell'anello, dato che in occasione dell'incontro è stato definito come limite massimo. Quali azioni si possono mettere in atto per raddoppiare tale valore?"

Analogamente la posizione espressa da [Paolo Arsena](#), "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. (...) 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...!!".

La capacità della linea in base alla quale è stato sviluppato il progetto è stato, quindi, un tema molto dibattuto: sembra quindi opportuno riproporre in questa sede la domanda.

Domanda 62 – 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?

Risposta - Il sistema di distanziamento consente di programmare servizi con distanziamento minimo di 5'. Esistono soluzioni tecnologiche in grado di incrementare la capacità teorica ammessa sulla linea fino a 16 treni/h (HD ERTMS).

Diversi contributi di tecnici hanno indicato quali siano, a loro parere, i punti critici che riducono tale capacità. Ad esempio, [Paolo Arsenà](#) sostiene 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".

Sempre [Paolo Arsenà](#), sostiene che un altro punto critico sarà "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."

Preoccupazioni sono state espresse per l'interferenza con la FL3 che collega Viterbo Porta Fiorentina con Roma Tiburtina e che potrebbe ridurre sensibilmente i margini di capienza sulla tratta Vigna Clara – Tor di Quinto.

Domanda 63 – 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?

Risposta - Il progetto prevede una linea a doppio binario. La stazione di Tor di Quinto è costituita da tre binari di circolazione serviti da marciapiedi atti al servizio viaggiatori. La configurazione infrastrutturale è compatibile con il modello di esercizio previsto che ipotizza, al netto dei servizi veloci a più lunga percorrenza, servizi regionali omotachici, al fine di assicurare un servizio capillare e a più elevata frequenza.

Un aspetto specifico è stato sollevato da [Daniele Ottazzi](#) il quale chiede: “Sarà possibile avere da subito realizzata l’ipotesi studiata dall’Ing. Stefano Testi e ritenuta realizzabile, già presentata a RFI e supportata da una raccolta firme che ha raccolto 1000 adesioni, che prevede una migliore frequenza di treni in partenza dalla stazione verso Ostiense e viceversa, circa ogni 30 minuti?”.

Domanda 64 – L’infrastruttura in progetto renderà possibile, in futuro, realizzare quanto richiesto?

Risposta - La definizione del modello di servizio ferroviario è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. Con l’attivazione del raddoppio della tratta Vigna Clara - Valle Aurelia, unitamente a interventi di upgrade tecnologico già pianificati da RFI sulla tratta Cesano - Roma Ostiense (tecnologia HD ERTMS) ci saranno condizioni infrastrutturali per realizzare il suddetto servizio.

Altro punto del progetto che da alcuni è stato giudicato limitante riguarda la tratta da Smistamento a Tor di Quinto. In particolare, [Paolo Arsena](#) scrive: “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 65 – 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?

Risposta - Rispetto al modello di esercizio, la configurazione infrastrutturale proposta è compatibile con il modello di esercizio ipotizzato, senza limitazioni per l’offerta viaggiatori.

9.4 Tor di Quinto: coordinamento funzionale tra le stazioni RFI e ASTRAL

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. Rinviando le risposte specifiche ai successivi momenti di approfondimento tecnico, sembra comunque opportuno richiedere una risposta generale sulle specifiche richieste.

Domanda 66 – 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?

Risposta - In linea generale, il progetto consentirà di garantire piena efficienza alla Stazione ASTRAL. Alcuni elementi (quali ad esempio le banchine con percorsi tattili, l'illuminazione etc.) sono pratiche di comune progettazione. Altre richieste e requisiti specifici saranno frutto di interlocuzioni tra RFI e l'ente gestore del Servizio e verranno ottemperate laddove possibile.

9.5 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 formulata da **Carmino Perrone Capano**.

Domanda 67 – 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?

Risposta - Il lotto 3 è composto, per il ramo bivio Pineto – Stazione Aurelia, da una galleria naturale di lunghezza circa pari a 4km a doppia canna (ovvero con due gallerie a singolo binario ciascuna di lunghezza circa pari a 4km). Tale soluzione è realizzata in ambiente urbano e in un contesto costruttivo e geologico complesso, ed è l'opera che maggiormente incide nella determinazione del costo del lotto 3. In ragione della tipologia e complessità dell'opera, si ritiene giustificato l'importo economico.