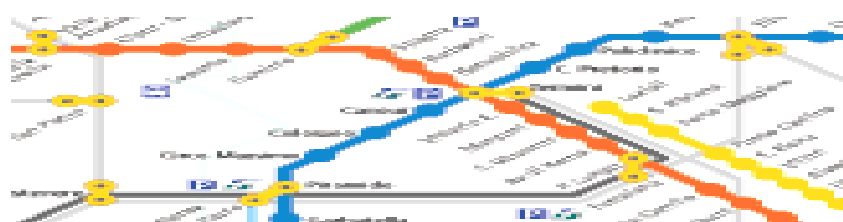


Progetto di riapertura della ferroviaria tratta Centocelle - Giardinetti e successivo ammodernamento e potenziamento intera tratta con trasformazione in metrotranvia, prolungamenti Giardinetti - Tor Vergata e Centocelle - Cinecittà



1

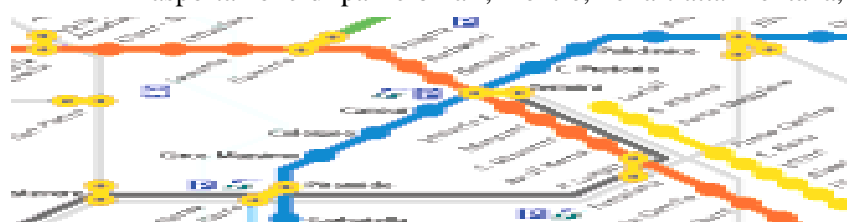
Rev 0.3 22/01/2016 By Omar Cugini / Mar'yana Shyyka



01 - Premessa: Sedimi Perduti

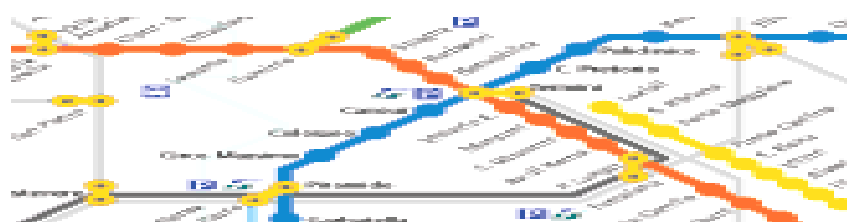
La ferrovia Termini - Giardinetti è quanto resta del collegamento Roma - Fiuggi - Alatri - Frosinone, con diramazioni San Cesareo - Frascati e Vico nel Lazio - Guarcino. L'importanza di tale collegamento ferroviario nell'ambito della mobilità del basso Lazio, in un'epoca in cui il vettore stradale era scarsamente se non per nulla diffuso è dimostrata anche dall'esistenza di un progetto che prevedeva l'ulteriore espansione della ferrovia fino a raggiungere Sora, i centri della Valle di Comino fino ad arrivare in Abruzzo, al fine di formare una estesa rete ferroviaria nell'Italia Centrale, sulla scia di quanto già stava avvenendo nel Sud Italia. Abbandonati ben presto i prolungamenti, giudicati sin troppo ambiziosi e sovradimensionati, la linea, prima a causa di economie di esercizio, poi a seguito degli eventi bellici, vede sopprimere la tratta Alatri - Frosinone, Vico - Guarcino e San Cesareo - Frascati, attestandosi ad una lunghezza di Km 95+465 (distanza effettiva al termine del binario in stazione di Alatri lato Frosinone) . Sopravvissuta indenne al boom del trasporto automobilistico che , a partire dalla metà dagli anni '50 vede chiudere numerose tratte ferroviarie in Italia, la linea, seppure "amputata" del servizio urbano di Fiuggi, continua a rivestire un ruolo importante nella mobilità del basso Lazio, sebbene il percorso tortuoso e gli eccessivi tempi di percorrenza iniziano a far preferire all'utenza gli autoservizi paralleli, che, in un periodo di "deregulation" si può ben dire spuntino come funghi. Inoltre il forte sviluppo urbanistico della zona della Casilina in Roma, porta a far si che la linea debba farsi carico di un servizio urbano, anche esso però insidiato dal crescente traffico automobilistico. La mancanza di investimenti e progetti sul futuro della linea fa si che la situazione della linea, agli inizi degli anni '70, appaia non rosea, tanto che inizia uno stillicidio di soppressioni: prima la tratta Fiuggi - Alatri (1978), poi, la tratta urbana Centocelle - Piazza dei Mirti (1982) seguita, anche a causa delle precarie condizioni dell'armamento dalla tratta San Cesareo - Fiuggi (1983) ed infine, a seguito di uno smottamento, chiude anche la tratta Pantano B.se - San Cesareo (1984), portando la lunghezza della linea a Km 18+413 (progressiva dell'asse del FV della stazione di Pantano Borghese) . A partire dalla fine degli anni '80, con la disponibilità dei fondi stanziati con la L. 910/86, si è intrapreso un vasto programma di ammodernamento della tratta urbana, con sostituzione del binario utilizzando rotaie UNI 50 su traverse di calcestruzzo armato Vigneux con tiranti di acciaio e ricostruzione della linea aerea con pali e mensole tipo FS e filo contrappesato. Tra il 2002 ed il 2009 infine la tratta Torrenova - Pantano Borghese è stata totalmente ricostruita in variante, nell'ambito del progetto di realizzazione della futura Linea C della metropolitana. Il sedime delle tratte soppresse ed i fabbricati di stazione, non ha avuto un completo recupero: nella tratta Pantano - San Cesareo, il progettato allargamento della Casilina, con la realizzazione di una corsia riservata ai mezzi pubblici, non è mai avvenuto, e gli interventi si sono limitati alla asportazione di pali e binari, mentre, nella tratta montana, il tracciato ferroviario è stato riconvertito, tra Paliano ed Acuto, in un pista ciclabile,

2



opera, tra l'altro, scarsamente utilizzata vista la posizione e la totale mancanza di infrastrutture a servizio dell'utenza potenziale. Le sole aree degli ex depositi di Genazzano, Fiuggi e Frosinone hanno continuato a svolgere una funzione attinente al TPL, venendo utilizzate dalla società ACoTraL (ora CoTraL SpA) a servizio delle autolinee (l'ex stazione di Frosinone ha, per lungo tempo, anche ospitato la biglietteria). Attualmente, dopo lo spostamento dei depositi di Fiuggi e Frosinone, le aree risultano utilizzate come parcheggi automobilistici, mentre resta operativo l'impianto di Genazzano, nell'area dell'ex deposito. All'atto pratico abbiamo oltre 70 Km di ex sedime ferroviario abbandonato e non riutilizzato, ad eccezione dell'area ricadente nella ex stazione di Colonna, tra il Km 23+786 ed il Km 23+945, trasformata in sede museale. Ben più gravi sono le ben note vicende che hanno portato alla realizzazione dell'attuale Linea C della metropolitana la cui tratta T7 (Torrenova - Pantano Borghese) ricalca interamente il tracciato ferroviario: in questa tratta, varianti in corso d'opera del progetto originario di metropolitana, in primis l'adozione del sistema di guida automatica dei convogli, imposta nel 2003 dalla Regione Lazio sotto la Giunta Storace come condizione per sostenere il 12% della spesa di realizzazione della nuova metropolitana, hanno comportato la necessità di riprogettare e ricostruire interamente le opere realizzate nel 2006, compresi impianti di segnalamento e di stazione. Con conseguente aggravio di costi e di tempi di realizzazione: basti pensare che la tratta ferroviaria Giardinetti - Pantano è stata chiusa nel luglio del 2008 mentre la prima tratta della Linea C della metropolitana è stata aperta all'esercizio solo nel mese di novembre 2014. Sei anni durante il quale l'utenza è stata costretta ad utilizzare le linee autobus (nelle foto: alcune delle stazioni rinnovate)

3

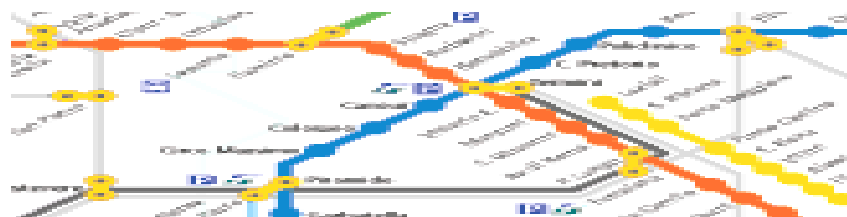


02 - La situazione attuale

Di seguito una tabella riepilogativa con le caratteristiche dell'infrastruttura

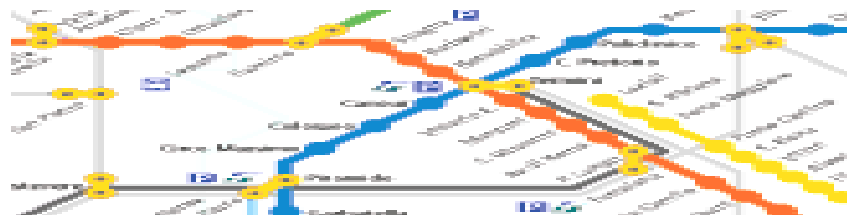
Date di apertura:	12/06/1916 (Roma - Genazzano e San Cesareo - Frascati) - 14/07/1917 intera linea;1940 riapertura tratta Fiuggi - Alatri; 02/10/2002 Torrenova - Grotte Celoni (nuova) e 01/03/2006 Grotte Celoni - Pantano Borghese (nuova)
Date di chiusura:	01/07/1935 Fiuggi - Frosinone;15/05/1936 Vico - Guarcino;01/03/1937 servizio urbano Frosinone;1944 San Cesareo - Frascati; 1978 Fiuggi - Alatri; 01/05/1982 Centocelle - P.za dei Mirti; 16/03/1983 Cave - Fiuggi; 26/12/1983 Cave - San Cesareo;25/02/1984 San Cesareo - Pantano B.se; 20/07/1996 Grotte Celoni - Pantano B.se ;26/08/1999 Torrenova - Grotte Celoni * ; 04/07/2008 Giardinetti - Pantano Borghese ** ;**03/08/2015 Centocelle - Giardinetti
Lunghezza:	Km 9,03 (in esercizio 6,05 Km)
Binario:	doppio,elettrificato a 1650 V CC e a scartamento 950mm. Binario UNI 50
Pendenza massima:	40 ‰
Stazioni:	3 (Roma Laziali; Centocelle e Giardinetti)
Fermate:	17
PL:	nella tratta Roma Laziali - Giardinetti esistono diversi attraversamenti stradali tutti regolati da semafori tranviari.
Esercizio:	Dirigenza Centrale Coordinativa (Sede Centocelle)
Concessionaria:	ATAC Spa, Roma
Note:	* Chiusura temporanea per lavori di ammodernamento ** Chiusura definitiva per lavori di trasformazione nella Linea C della Metropolitana di Roma *** tratta sospesa all'esercizio

4



A seguito dell'apertura commerciale del tracciato della Linea C della metropolitana, da Montecompatri/Pantano a Lodi, si è provveduto, lo scorso 3 Agosto 2015, nell'ambito di una riorganizzazione generale del TPL delle zone servite dalla metropolitana, a sospendere all'esercizio la tratta ferroviaria Centocelle - Giardinetti, della linea Roma Laziali - Giardinetti, per una lunghezza complessiva di circa 3 Km. Nella tratta sospesa all'esercizio ricade anche la stazione terminale di Giardinetti, realizzata nel 2008 nell'ambito dei lavori di realizzazione della Linea C della Metropolitana, con un costo di circa 2 milioni di euro, comprendenti la realizzazione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori, modifica della livelletta dei tratti di binario interessati, realizzazione di un nuovo binario tronco, la posa in opera di paraurti terminali dei binari tronchi, delle comunicazioni pari/dispari e di collegamento con il nuovo binario tronco ed infine un apparato ACEI di tipo I 0/16 con relativo segnalamento (cfr Met.Ro. SpA - Direzione Esercizio Metroferro, OdS 163 del 4/07/2008). La sospensione della tratta ferroviaria, concordata con il proprietario dell'infrastruttura, ovvero la Regione Lazio, ha però privato, de facto, diversi quartieri di un collegamento rapido, ecologico ed efficiente verso il centro città, costringendo l'utenza a scomodi trasbordi su autobus o sulla metro C, con relativo aumento dei tempi di percorrenza. Inoltre la chiusura non è stata per nulla condivisa né con l'utenza né con gli enti locali (municipi) e l'informazione fornita è stata ampiamente carente e frammentaria, con l'aggravante che fino a due giorni prima della avvenuta chiusura ATAC stessa negava, sia sulla testata "Trasporti&Mobilità" sia sui social network l'imminente chiusura. Appare evidente come un simile atteggiamento sia **ampiamente da censurare** in quanto il primo dovere dell'azienda dovrebbe essere quello di fornire una informazione chiara e tempestiva all'utenza, possibilmente anche con ampio anticipo. Per quanto attiene le giustificazioni fornite da ATAC sulla chiusura, occorre premettere che, nonostante le numerose e reiterate richieste, effettuate anche a mezzo dei canali ufficiali (sito internet, PEC ecc), sia a Regione Lazio che a Comune di Roma ed ATAC, le risposte avute sono state fortemente carenti e non esaustive. Tuttavia, degna di nota è una nota della Regione Lazio, N. 523355/GR/02/10 del 1/10/2015, trasmessa alla scrivente associazione a seguito di richiesta di accesso agli atti, nella quale si riporta che "la scrivente, a seguito dell'istruttoria effettuata sugli elaborati trasmessi, conferma i dubbi e le perplessità già evidenziate nel corso della riunione tenutasi con l'Esercente in data 07/09/2015 e, pertanto (...) si resta in attesa di ricevere una versione aggiornata degli elaborati progettuali che recepisca le indicazioni dell'amministrazione regionale (...) **sino all'inizio dei lavori per la realizzazione del nuovo attestamento e durante le prime fasi dei lavori dovrà essere ripristinato il servizio ferroviario tra la Stazione Centocelle e la fermata di Togliatti, binario pari, posta davanti alla Stazione di Parco di Centocelle della Linea C della Metropolitana**". Prescrizione che allo stato attuale risulta palesemente disattesa per motivi misteriosi. Lo stesso Assessorato alla Mobilità del Comune di Roma, non ha ritenuto opportuno rispondere direttamente ai quesiti posti, probabilmente in quanto la linea non è di loro competenza, rigirando il tutto ad ATAC, la quale, in data 29/04/2015, si è limitata laconicamente a rispondere che " **La scelta di attestare la Roma - Giardinetti alla Stazione di Centocelle a partire dal 3 agosto, per permettere la realizzazione dell'Attestamento del servizio ferroviario di fronte alla Stazione della Metro C 'Parco di Centocelle', è coerente con le logiche di efficientamento dell'utilizzazione del fattore lavoro del Piano Industriale**". Risposta del tutto insoddisfacente e che appare più un modo per chiudere il reclamo che non reale volontà di fare chiarezza. Della sospensione della tratta ferroviaria si è occupata anche la III Commissione Consiliare Mobilità nella seduta del giorno 8/09/2015. Dal verbale si evince che " **il Comune come azionista di riferimento delle linee era a conoscenza e ha concordato con il suo rappresentante pro tempore la strategia** (...) non poteva essere una decisione unilaterale di ATAC la soppressione del tratto in questione, ATAC si limita a eseguire quello che il cliente, dopo aver valutato e pianificato, chiede". Il

5

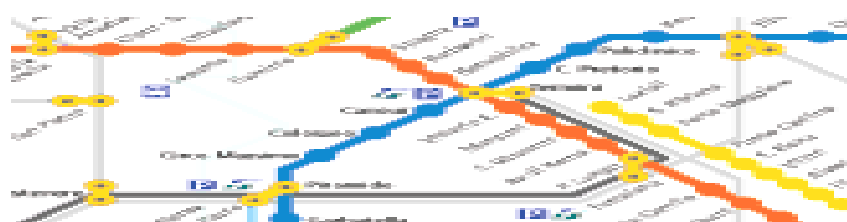


comportamento di ATAC è criticato anche dall'Assessore del Municipio VI Municipio, il quale, nella riunione citata afferma "di aver avuto modo di esplicitare all'Assessore nei giorni scorsi le problematiche che riguardano la mobilità e la viabilità del Municipio stesso, dichiara che il progetto predisposto con i tecnici dell' Agenzia Mobilità, da lui discusso e supportato in Consiglio Municipale, è ora stravolto dalla decisione (presa senza che sia stato interpellata l'Amministrazione) di sopprimere parte della tratta del trenino in questione; condivide il concetto di evitare sprechi di risorse ma critica i tempi delle decisioni e soprattutto la mancanza di condivisione con le Istituzioni dei provvedimenti che non lasciano margine di discussione" . Appare evidente come la decisione di sospendere l'esercizio tra Centocelle e Giardinetti sia da addebitarsi solo ed esclusivamente ad ATAC, che l'ha attuato in modo che si potrebbe definire "arrogante" , omettendo di coinvolgere persino i municipi. Resta ambiguo il ruolo di Roma Capitale. Il verbale smentisce la tesi dell'amministrazione comunale all'oscuro degli eventi ma, anzi, sottolinea come non solo l'amministrazione comunale fosse a conoscenza delle decisioni di ATAC ma che ha anche avallato tali decisioni in qualità di azionista e proprietario di ATAC SpA. Restano al momento incomprensibili non solo le valutazioni effettuate da Roma Capitale ma anche la decisione di non condividere il provvedimento né con i municipi competenti per territorio né con la popolazione residente.

Per tentare di capire le motivazioni che hanno spinto ATAC a sospendere l'esercizio, sulla base dell'analisi della documentazione consultata e delle dichiarazioni e risposte formali ed informali fornite su vari canali da parte di ATAC, è possibile sintetizzare e raggruppare le motivazioni che hanno portato alla sospensione della tratta Centocelle - Giardinetti:

1. Percorso sovrapposto alla Linea C della Metropolitana
2. Fermate coincidenti con quelle della metropolitana
3. Forte Evasione tariffaria
4. Risparmio di costi d'esercizio
5. Migliore turnazione materiale
6. Aumento delle frequenze nella tratta Centocelle - Laziali
7. Spostamento del personale a vantaggio della riorganizzazione della tratta Roma Lido

6



03 - Considerazioni

Sulla base di quanto sopra elencato, in attesa di ulteriori chiarimenti da parte della Regione Lazio, proprietaria dell'infrastruttura, abbiamo esaminato le motivazioni fornite dal gestore ATAC per giustificare la chiusura analizzandole punto per punto e facendo le opportune considerazioni. Come già premesso, a monte di tutto, qualsiasi decisione che riguardi modifiche dell'esercizio o all'infrastruttura deve essere approvata in primis dal proprietario dell'infrastruttura, ovvero la Regione Lazio, che è anche committente del servizio, erogato attualmente da ATAC SpA, subentrata nella gestione a Met.Ro. SpA (già Metroferro SpA ex ACoTraL). Il contratto di servizio attualmente in vigore è stato stipulato nel 2006 dalla Regione Lazio e l'allora Met.Ro. SpA e successivamente rinnovato negli anni successivi. Nel suddetto contratto di servizio l'ammontare del corrispettivo per l'anno 2006, riconosciuto a fronte di una produzione del servizio di 17.110.212 vetture*Km, è pari ad Euro 85.227.116,10 al netto di I.V.A., comprensivo di IRAP, non venendo però indicato il corrispettivo diviso per ogni linea. Sempre per l'anno 2006, l'esercizio effettivo, sulla tratta Laziali - Pantano, era indicato in 3.289.088 vetture/km. L'ultima edizione della Carta dei Servizi ATAC (anno 2013), riporta per la linea, una produzione complessiva annua di 2.665.965 vett/Km con 6.677.504 passeggeri trasportati nell'anno 2012.

Entrando nel dettaglio:

I punti 1 e 2 vengono esaminati insieme in quanto simili. Si parte da una situazione in cui, come si evince nella tabella a pagina seguente, la tratta sospesa all'esercizio conta 8 fermate a fronte delle sole 5 della linea C della metropolitana, nella tratta Parco di Centocelle - Giardinetti. A pagina 8, inoltre, troviamo una rappresentazione grafica dei due tracciati, così come indicati nella cartografia ufficiale ATAC.

7

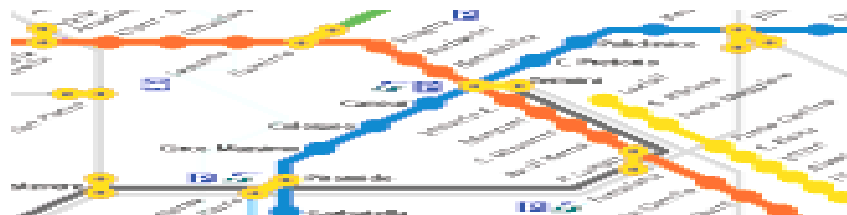
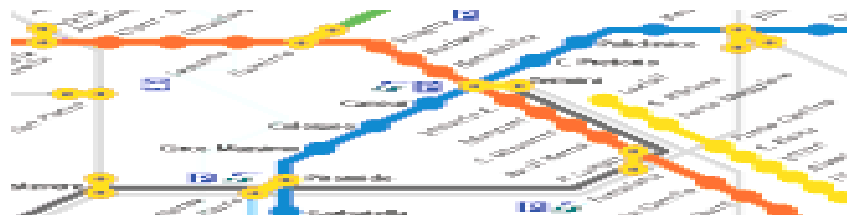


Tabella 1:

Ferrovia Centocelle - Giardinetti	Metro C
Centocelle	(nessuna fermata Metro C: fermata più vicino: Parco di Centocelle)
Togliatti	Parco di Centocelle
Grano	(nessuna fermata Metro C: fermata più vicino: Alessandrino)
Alessandrino	Alessandrino
Torre Spaccata	Torre Spaccata
Torre Maura	(nessuna fermata Metro C: fermata più vicino: Torre Maura MC)
Tobagi	Torre Maura (MC)
Giardinetti (Ferrovia)	(nessuna fermata Metro C: fermata più vicino: Giardinetti MC)
	Giardinetti (MC)

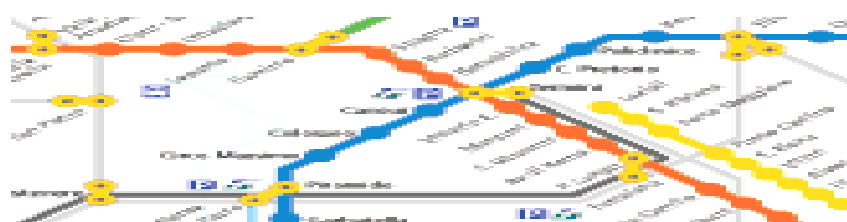
8





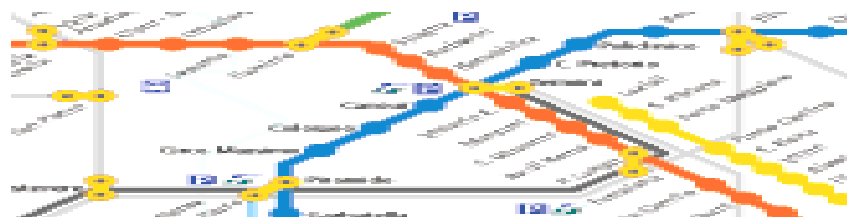
9

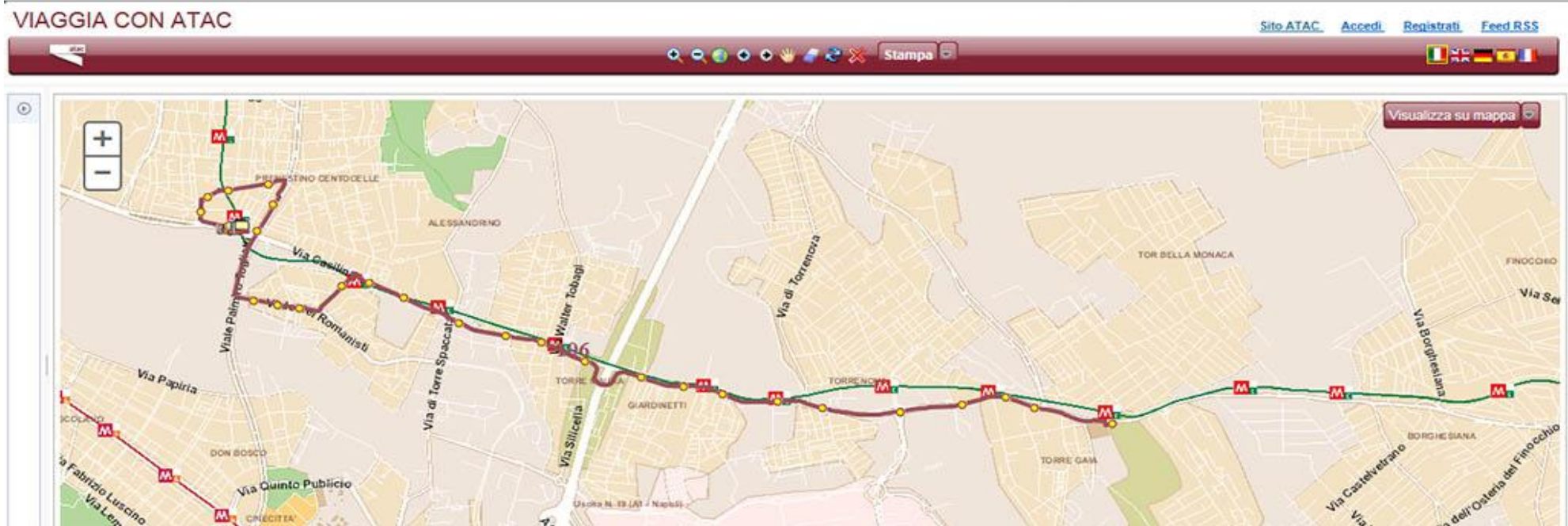
(rappresentazione grafica del percorso della tratta ferroviaria sospesa all'esercizio e percorso della Linea C)



Come si evince da quanto sopra esposto, sebbene i tracciati della ferrovia e della metropolitana siano effettivamente sovrapposti, non esiste sovrapposizione di tutte le fermate. Inoltre vanno considerati i due differenti flussi di traffico: la ferrovia transita per Porta Maggiore, permettendo interscambio con le linee tramviarie ATAC, mentre il capolinea di Roma Laziali, oltre ad essere a ridosso della Stazione di Roma Termini è ubicato quasi nel cuore del quartiere Esquilino a non molta distanza dalla fermata Vittorio Emanuele della Linea A della metropolitana. Viceversa, la Linea C, nella sua configurazione attuale, sebbene stia registrando un aumento dell'utenza, resta del tutto fine a se stessa, mancando ancora l'apertura della tratta fino a San Giovanni che permetterebbe l'interscambio con la Linea A della Metropolitana. Nella attuale situazione, dal capolinea di Lodi occorre percorrere un non breve tratto di strada per raggiungere le più vicine fermate della metropolitana (San Giovanni e Re di Roma), oppure affidarsi alle linee di bus in transito. La Linea C della metropolitana, oltre a non garantire affatto interscambio nella stazione di Centocelle, rendendo necessaria la presenza di un inutile bus navetta i cui orari non sono neanche indicati nel sito ATAC, lascia perciò scoperte le zone di Via del Grano e Torre Maura, senza dimenticare che la fermata della metropolitana di Giardinetti non coincide con il capolinea della ferrovia essendo situata in posizione più avanzata, all'altezza della ex fermata "S. Antonio" della tratta ferroviaria chiusa il 04/07/2008. Tale posizione rende marginale, per il quartiere, l'utilità della stazione della metropolitana, venendo servito in maniera sicuramente migliore dal "trenino" per Centocelle e Roma Laziali. Appare perciò evidente che ci troviamo in una situazione diametralmente opposta a quella che portò, nel 1980, a sopprimere la tramvia Termini - Cinecittà all'atto dell'apertura della Linea C della Metropolitana (cfr OdS ACoTraL N° 13 del 22 Gennaio 1980) il cui tracciato era completamente sovrapposto alla metropolitana così come la quasi totalità delle fermate se si esclude la tratta tra Via delle Cave e Porta Furba e quella all'interno del quartiere "Don Bosco" realizzata però per permettere i lavori di scavo lungo la Via Tuscolana (cfr OdS STEFER N° 181 del 19 Novembre 1966) in sostituzione dell'originario tracciato lungo la Via Tuscolana. Inoltre, la motivazione della necessità di sopprimere la tratta ferroviaria in quanto "sovrapposta alla metropolitana" viene smentita palesemente dalla presenza della linea bus 106 (Parco di Centocelle - Grotte Celoni) il cui percorso in mappa, tratto direttamente dal sito ATAC, è rappresentato a pagina seguente:

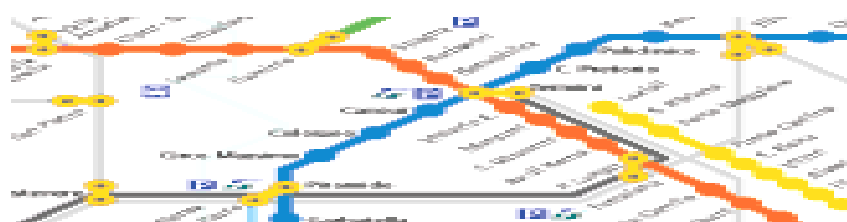
10





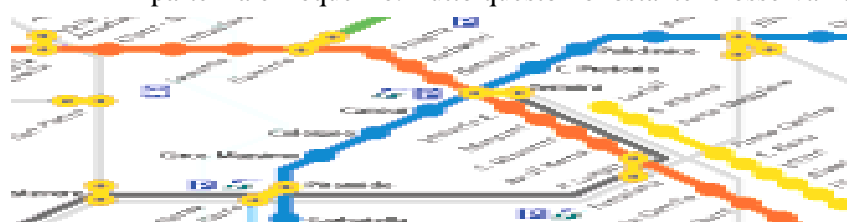
11

(in rosso il tracciato dell'autobus, in verde il tracciato della metropolitana. I pallini gialli rappresentano le fermate dei bus)

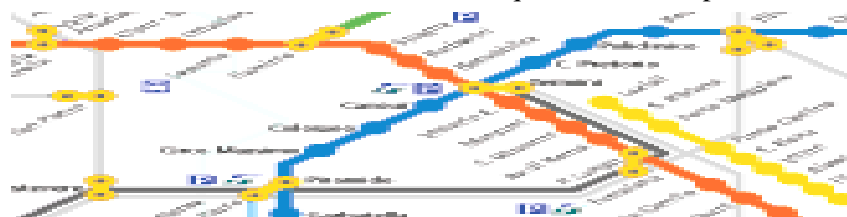


Come si può notare non solo la linea è totalmente sovrapposta alla metropolitana (proseguendo fino a Grotte Celoni), ma ha una frequenza dichiarata di 30 minuti (nonostante l'annunciato potenziamento che porterà ad una presunta diminuzione dei tempi di passaggio), ben superiore sia al vettore ferroviario (le cui frequenze medie dichiarate si attestavano a circa 7 minuti) sia alla Linea C della metropolitana (frequenza di 11 minuti delle corsa da/per il capolinea di Montecompatri/Pantano). Inoltre, la linea 106, viaggiando in sede promiscua con le automobili, è soggetta a ritardi dovuti al traffico cittadino, risultando, in alcune fasce orarie fortemente irregolare. Appare inoltre evidente che la capienza di un autobus urbano non è minimamente paragonabile a quella di un convoglio ferroviario: basti pensare che l'offerta di posti varia dai 220, per gli elettrotreni serie 830 ai 332 dei convogli bloccati serie 100 a fronte dei 109 posti offerti da un Autobus modello Iveco 491.12.29 Cityclass Cursor (modello frequentemente usato sulla linea). Appare perciò alquanto pretestuosa la motivazione fornita da ATAC, che da un lato afferma che la ferrovia va soppressa in quanto sovrapposta alla metropolitana, dall'altro lascia la linea 106 sovrapposta alla metropolitana stessa. Se non è schizofrenia poco ci manca. La scelta sarebbe giustificata se e solo il numero di passeggeri trasportato dalla ferrovia fosse a livelli esigui, cosa che non lo è affatto. Se inoltre si esamina attentamente la rete bus romana, esistono diverse linee di autobus parzialmente sovrapposte alla metropolitana (vedi 163,650, 80 Express), ma nessuno ne mette in dubbio l'esistenza e/o l'utilità. Non possono esistere perciò due pesi e due misure: o si decide che non deve esserci nulla neanche sovrapposto parzialmente alle 3 linee di metropolitana, e allora si iniziano a sopprimere numerose linee bus comprese quelle prima citate, oppure si accetta il concetto che linee parzialmente sovrapposte possono intercettare flussi di traffico differente. Come può avvenire per la ferrovia. Non bisogna infine dimenticare la mancanza di un interscambio tra Ferrovia e Metropolitana, in attesa della realizzazione della futura stazione da realizzarsi prima dell'incrocio con la Via Palmiro Togliatti, stazione di cui oltre a non esistere alcun progetto pubblico, oltre a non essere ancora noti i tempi di realizzazione, non è detto che venga realizzata e che si trovi la necessaria copertura finanziaria per la costruzione, fermo restando che qualsiasi modifica del tracciato ferroviario deve essere autorizzata dalla Regione Lazio. Essendo ATAC solamente gestore provvisorio della ferrovia, in attesa di un nuovo contratto di servizio, non è neanche certo che la Regione decida di autorizzare i lavori. Inoltre, come rimarcato in precedenza, la distanza tra le due stazioni ha portato all'istituzione di una navetta autobus per collegare la stazione di Centocelle della Ferrovia con la Stazione Parco di Centocelle della metropolitana, navetta che oltre ad essere scarsamente utile non è neanche indicata nei siti ufficiali di ATAC ed Agenzia per la Mobilità, rendendo impossibile conoscere orari di partenza e frequenze. Tutto questo nonostante le osservazioni della Regione Lazio che chiedevano istituzione dell'esercizio a spola tra Centocelle

12



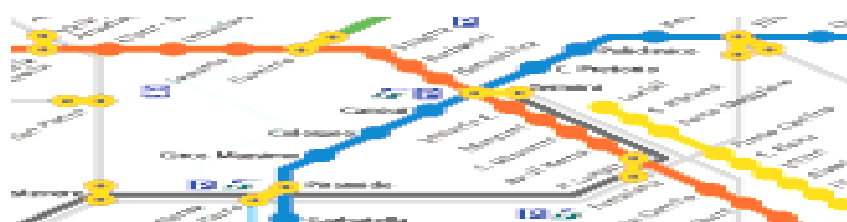
13 e Togliatti. ATAC insiste nel voler spendere soldi pubblici quando a costo praticamente zero potrebbe garantire l'interscambio tra ferrovia e metro C. Comportamento anche questo fortemente censurabile. Per quanto attiene invece il punto 3, la dichiarazione dell'ex assessore Esposito in commissione trasporti appare fortemente pretestuosa e trasmette un messaggio assolutamente negativo: premesso che il problema dell'evasione tariffaria riguarda, in maniera generica, l'intera rete di superficie del TPL romano, appare evidente che se si dovesse seguire questo ragionamento a Roma non dovrebbe più circolare nulla, in quanto appare fortemente improbabile che solo sulla ferrovia si viaggiasse gratis (nonostante l'installazione dei tornelli nella stazione di Giardinetti) mentre sul resto della rete ATAC tutti i viaggiatori fanno il biglietto (sarebbe anche statisticamente impossibile, anche in considerazione dei numerosi articoli apparsi sulla stampa locale e nazionale che denunciano proprio scarsità di controlli ed evasione tariffaria, persino in metropolitana). In ogni caso si può fortemente dubitare che la chiusura della ferrovia abbia abbassato l'evasione tariffaria in ambito rete ATAC, salvo credere che la linea 106 veda costantemente la presenza di verificatori. Appare evidente che l'evasione tariffaria si combatte non sopprimendo linee ma aumentando i controlli ed installando, ove possibile, tornelli d'ingresso nelle stazioni (come avvenuto con successo a Roma Laziali, Centocelle e Giardinetti). Il punto 4 è il vero "nocciolo" della questione: in un periodo di forti tagli finanziari al TPL, stante la necessità di potenziare il servizio sulle altre 2 ferrovie regionali, la sospensione della ferrovia permette alla regione di ridurre il corrispettivo chilometrico (erogato ai sensi del vigente contratto di servizio) e di destinare i fondi per finanziare il potenziamento dell'offerta commerciale sulle ferrovie Roma - Lido e Roma - Civita Castellana - Viterbo. Appare evidente quanto questa mossa sia potenzialmente dannosa in quanto per coprire il potenziamento di altre due linee si penalizza l'utenza della Roma - Giardinetti, con l'aggravante di far aumentare non solo in traffico con la scelta del gestore ATAC di potenziare le linee di bus, ma anche facendo aumentare i costi per il Comune di Roma, in relazione al maggiore corrispettivo da erogare ad ATAC per l'aumentato chilometraggio delle linee su gomma. Anche i punti 5 e 6 appaiono abbastanza dubbio: il materiale rotabile disponibile è sempre quello, ed il risparmio in termini di tempi di percorrenza è di 35 minuti (andata e ritorno Centocelle - Giardinetti comprensivo di sosta). Sospendere un tratto di ferrovia, lasciando senza collegamenti diversi quartieri solo per migliorare il servizio sulla restante tratta della linea dimostra, nei fatti, una scarsa se non nulla considerazione delle esigenze del territorio, inoltre, non si comprende come possa essere meglio gestita la turnazione del materiale, dato che, stando all'ultima carta dei servizi, il tasso di puntualità della ferrovia Roma - Giardinetti era del 96%, quindi, abbastanza esente da criticità lungo il percorso (fatto salvo il nodo di Porta Maggiore). Infine il punto 7: lo spostamento di personale, confermato anche in commissione mobilità dall'ex assessore Esposito, si presta ad una doppia interpretazione: quella che a prima vista potrebbe sembrare semplicemente una naturale conseguenza della sospensione della tratta ferroviaria, se la si analizza inquadrandola nel periodo in cui ATAC ha preso la decisione, la si può leggere in altra ottica. Si veniva infatti da un



periodo in cui sulla ROMA - Lido si erano verificati disagi a raffica, anche per la mancanza di macchinisti. Per salvare il salvabile, viene da pensare che ATAC abbia volutamente chiuso la Centocelle - Giardinetti per spostare personale sulla Lido. Operazione di per se discutibile (è sempre una coperta troppo corta) ma che avrebbe potuto essere valutata se condivisa con il territorio, anche in considerazione che mentre potenzialmente per servire le zone rimaste scoperte con la sospensione della ferrovia sarebbe possibile studiare una riforma della rete di autobus del quartiere, per i quartieri serviti dalla ROMA - Lido non esistono alternative di trasporto. Di per se, in ogni caso, l'operazione è in ogni caso criticabile in quanto i mali endemici della Lido sono soprattutto dovuti dalla inadeguatezza del materiale rotabile, in gran parte obsoleto e soggetto a guasti. Avere il personale ma non avere un parco mezzi adeguato sembra un cane che si morde la coda. E per cercare di risolvere un problema, peraltro senza neanche riuscirci bene, se n'è creato un altro.

Scenari futuri

14 Appare evidente, sulla base di quanto finora descritto, che una riattivazione della tratta ferroviaria Centocelle - Giardinetti, con conseguente soppressione della linea bus 106, sia quantomeno necessaria ed opportuna. Ma è innegabile che così come è configurata, l'intera linea, che si appresta a compiere 100 anni, potrebbe non rispondere in pieno alle esigenze di mobilità dei quartieri attraversati. Lo stesso quadro normativo che regola la gestione della ferrovia, appare fortemente inadeguato, in quanto, sebbene il tipo di servizio sull'infrastruttura sia di tipo esclusivamente tranviario, con marcia a vista e circolazione sulle intersezioni stradali regolata secondo la segnaletica del codice della strada, per il ministero la Termini - Giardinetti viene ancora considerata ferrovia. Questa situazione ibrida, deriva dal fatto che la tratta ferroviaria in oggetto altro non è che quanto rimane della ferrovia ROMA - Fiuggi - Alatri - Frosinone. Come era usuale all'epoca della costruzione, le linee ferroviarie si trovavano ad attraversare i centri abitati spesso in sede promiscua, e che, per quanto attiene la ROMA - Fiuggi - Frosinone, oltre ad un servizio di tipo extraurbano veniva svolto, con modalità tranviarie, un servizio urbano nelle città di ROMA e Frosinone. Questa situazione normativa, di fatto, limita le possibilità di sviluppo della linea, che con limitati e mirati interventi potrebbe diventare la quarta linea della metropolitana di ROMA. Lo stesso sistema di esercizio, ovvero della Dirigenza Centrale Coordinativa per mezzo della quale la circolazione dei treni sull'intera linea viene regolata, secondo le norme del presente regolamento, dal Dirigente Coordinatore (cfr art 3 comma 1 RCT) appare un "unicum" nel settore (per le mansioni cfr Art 3 comma 2 del RCT)



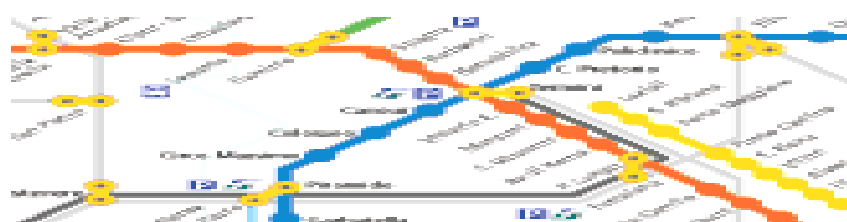
A tal fine si sono ipotizzati una serie di scenari futuri, da realizzarsi in due distinte fasi: nel breve periodo riattivazione della tratta sospesa e nel medio / lungo periodo prolungamento della linea da Giardinetti verso Tor Vergata e da Roma Laziali verso Piazza dei Cinquecento. Nella nostra analisi si è ritenuto non necessario il cambio di scartamento, in ottica di risparmio di costi, anche in considerazione della possibilità di avere mezzi moderni a scartamento ridotto (gli esempi di Cagliari e Sassari sono evidenti) Tale situazione, oltre a permettere il riutilizzo dell'infrastruttura esistente, rende possibile utilizzare, in attesa di nuovi rotabili, il materiale rotabile tuttora esistente ed in servizio.

Scenari Ipotizzati - Breve Periodo

1. Riattivazione tratta sospesa mantenendo le frequenze ante chiusura
2. Riattivazione tratta sospesa con rimodulazione delle frequenze (peak / off peak)
3. Navetta ferroviaria Centocelle - Giardinetti
4. Attestazione provvisoria a Togliatti

Va Premesso che il tempo di percorrenza da Roma Laziali e Giardinetti è di circa 35 minuti, con un tempo di percorrenza tra Centocelle e Giardinetti di 14 minuti. Nella stazione di Giardinetti la sosta dei convogli è di circa 6 minuti. Il dato è stato dedotto dagli ultimi orari della ferrovia e da rilevamenti effettuati ante chiusura. Per quanto riguarda il materiale rotabile disponibile, nella tabella a pagina seguente è elencato il materiale rotabile atto al servizio della ferrovia con indicazione dei posti a sedere.

Parco Rotabili Ferrovia Urbana Roma – Giardinetti



Motrici Urbane Gruppo 400 (Rp-M-Rp)

062-420-064	Posti 280
056-421-063	Posti 280
051-422-057	Posti 280
060-423-061	Posti 280
068-424-071	Posti 280
066-425-069	Posti 280

Motrici Urbane Gruppo 01 (Rp-M+Rp)

123-02+056	Posti 324
122-03	Posti 230

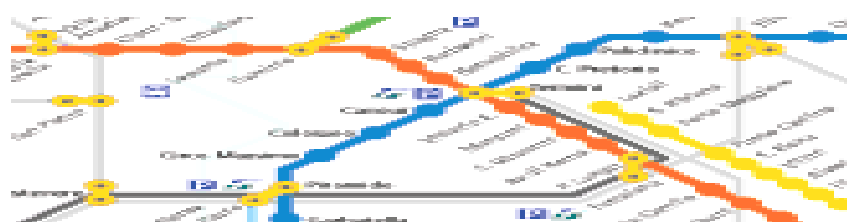
Motrici Urbane Gruppo 100 (Rp-M+R)

107-103+085	Posti 332
101-105+084	Posti 332
104-106+082	Posti 332
109-110	Posti 230

16

Elettrotreni Gruppo 820

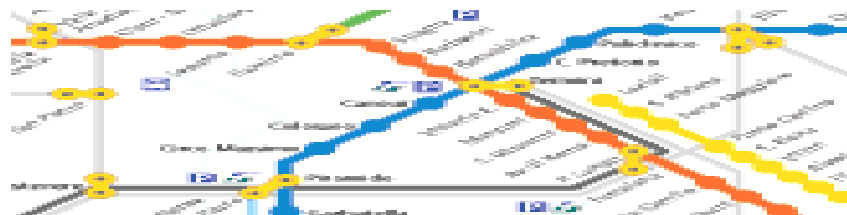
820	Posti 286
823	Posti 286
825	Posti 286



831	Posti 220
832	Posti 220
833	Posti 220
834	Posti 220
835	Posti 220
836	Posti 220

La situazione vede 21 treni atti al servizio, con possibilità di far rientrare in servizio 3 treni (821,822 ed 824 in attesa di revisione/cambio carrelli). I treni bloccati 059-426-067 , 052-428-065 e 121-01-054 sono invece accantonati a seguito incidente e non si ritiene opportuno, anche in considerazione dell'anzianità dei rotabili, ipotizzarne una rientrata in servizio. Calcolando un 10% di treni fermi per riserva o riparazioni cicliche, è stato ipotizzato un esercizio feriale con 11 treni complessivi Per quanto riguarda il punto 1, riteniamo eccessivo mantenere standard la frequenza ante chiusura (circa 7 minuti) , sia alla luce dello spostamento di personale alla ferrovia alla Roma - Lido, sia in ottica di ottimizzare l'impegno del materiale rotabile disponibile, che, non va dimenticato, ha una età media di oltre 30 anni di servizio. Il punto 2 prevede la riattivazione della tratta sospesa, con l'effettuazione di corse prolungate. Le frequenze di tali corse, distinte a secondo che ci si trovi in fascia "peak" od "off peak" (ovvero in orario di punta o di morbida) può variare dai 10 ai 35 minuti in base alla fascia oraria, il tutto però previa analisi concreta delle matrici di spostamento dell'utenza delle zone servite dalla ferrovia. Tale soluzione permetterebbe di garantire, soprattutto nella fasce di maggiore affluenza, la possibilità agli abitanti dei quartieri serviti dalla ferrovia di servirsi del "trenino" senza gravare troppo sulla turnazione del materiale. Il punto 3 vede la separazione del servizio in due, con tutti i treni da Roma Laziali attestati a Centocelle ed un servizio Centocelle - Giardinetti (come avveniva per la tratta Fiuggi - Alatri). Tale ipotesi, sebbene permetterebbe di ottimizzare il materiale, potrebbe risultare di difficile gestione. I tempi di percorrenza differenti (14 minuti Centocelle - Giardinetti, 20 minuti Centocelle - Roma Laziali) richiedono un cadenzamento preciso, cosa difficile da raggiungere a causa delle ben note criticità nell'attraversamento del nodo di Porta Maggiore che , in presenza di forte traffico veicolare, potrebbero far saltare le coincidenze. Inoltre la rottura di carico potrebbe, alla lunga, risultare scomoda per l'utenza. Come ultima ipotesi, al punto 5 si sono recepite le osservazioni fatte dalla Regione Lazio ad ATAC SpA: tale configurazione permetterebbe non solo il

17



risparmio dei soldi per la realizzazione dell' inutile stazione a Togliatti, ma oltre a garantire l' interscambio con la Metro C permetterebbe la preservazione del sedime in attesa del prolungamento della ferrovia verso Tor Vergata.

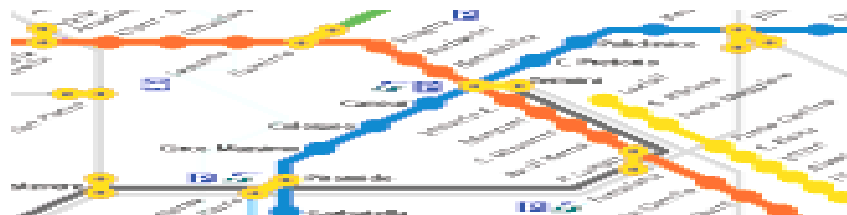
Scenario Futuro

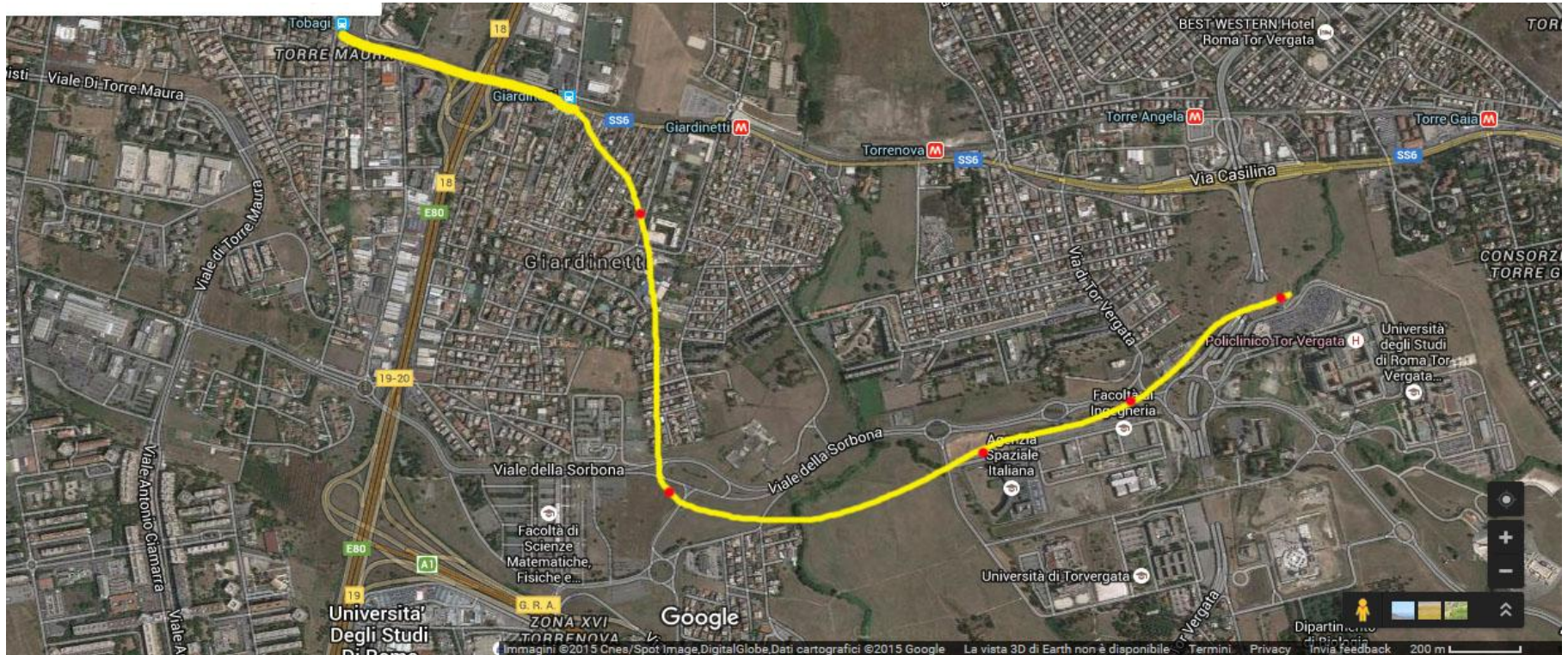
In ottica di mantenimento e potenziamento della linea, sono stati tracciati tre scenari futuri, prevedendo il prolungamento della linea su tre direttrici:

1. Prolungamento da Giardinetti a Tor Vergata
2. Prolungamento da Roma Laziali a Piazza dei Cinquecento
3. Diramazioni Centocelle - Cinecittà e Centocelle - Ponte Mammolo

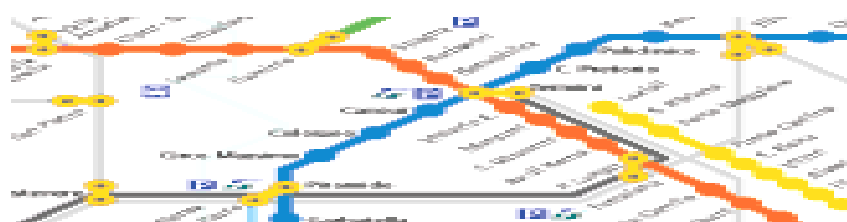
1. Prolungamento Giardinetti - Tor Vergata

Si prevede che la linea scenda di quota subito dopo l'attuale fermata di Tobagi per entrare in galleria. Oltrepassata l'area dell'attuale stazione Giardinetti (che verrebbe riutilizzata come accesso alla nuova stazione sotterranea) la linea passa sotto il quartiere di Torrenova (ipotizzata una fermata al centro del quartiere, all'altezza del Parco di Via Carlo Santarelli) per poi affiancarsi a Viale della Sorbona, servendo le facoltà universitarie e facendo capolinea all'altezza del Policlinico Tor Vergata, dove sarebbe possibile la coincidenza con la progettata metropolitana leggera Anagnina - Tor Vergata - Torre Angela, creando un vero e proprio "effetto rete". La presenza di superfici ancora non costruite, nei pressi del Viale della Sorbona, e la conformazione della sede stradale, rendono possibile sia la realizzazione di una tratta in galleria, sia di una tratta in superficie, in sede riservata. La realizzazione di tale provvedimento implica anche l'ammodernamento di tutta la tratta già esistente con innalzamento delle banchine delle fermate al fine di renderle completamente accessibili. In attesa dell'acquisto di materiale rotabile, i treni delle serie 820 ed 830 sono già predisposti per effettuare servizio su "banchine alte" mentre i restanti rotabili richiederebbero alcuni interventi di adeguamento.





Rappresentazione grafica del percorso Giardinetti - Tor Vergata



Nella tratta da realizzare sono pensate le seguenti fermate

- Giardinetti
- Torrenova / Orafi
- Sorbona / Facoltà Matematica
- Sorbona / A.S.I.
- Sorbona / Ingegneria
- Policlinico Tor Vergata

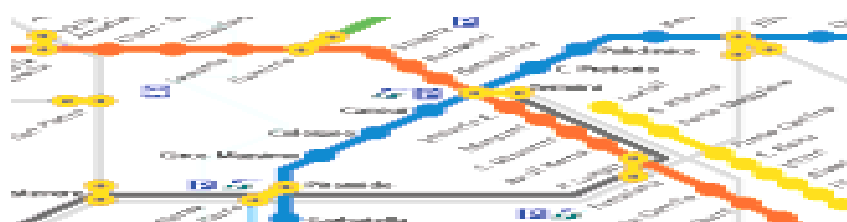
Con un nuovo deposito da realizzare nei terreni ubicati nei pressi del Policlinico di Tor Vergata. Tale prolungamento potrebbe o intercambiare con la prevista metropolitana leggera Anagnina - Tor Vergata, o essere esso stesso il primo tratto di un collegamento su ferro tra il Polo Universitario e la metro di Anagnina stessa

2. Prolungamento Roma Laziali - Piazza dei Cinquecento

Una delle critiche mosse alla ferrovia è stata quella di avere la stazione terminale in Roma troppo distante dall'ingresso principale della stazione di Roma Termini. Con il prolungamento ipotizzato si vuole perciò riportare la linea nei pressi del capolinea originario. A tal fine sono ipotizzabili due soluzioni

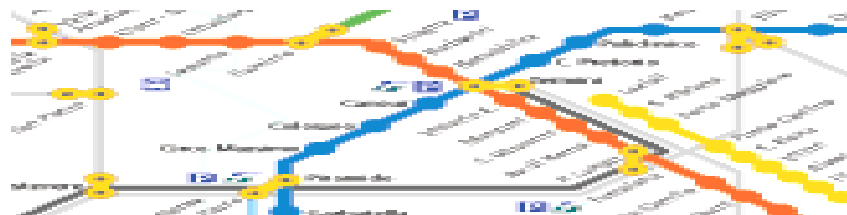
- Collegamento in superficie a binario singolo: nell'ambito della riqualificazione dell'intera Via Giolitti, installazione di un binario singolo da Roma Laziali fino altezza ingresso galleria gommata, eliminando, contestualmente, l'area di sosta dei bus da/per Fiumicino Aeroporto. La non eccessiva lunghezza del collegamento e la possibilità di continuare a fare incroci a Roma Laziali non creerebbe criticità d'esercizio. L'intersezione con il sottovia Pettinelli può essere regolata da opportuno semaforo. Tale soluzione è fattibile anche con la trasformazione della linea in tramvia
- Collegamento in galleria a doppio binario: da prima di Roma Laziali la linea entrerebbe in galleria al fine di attestarsi al di sotto dell'incrocio tra Via Giolitti e Piazza dei Cinquecento, prevedendo il collegamento sia con il "Forum Termini" che con l'ingresso della stazione "Termini" della metropolitana

20



3. Diramazioni Centocelle - Cinecittà e Centocelle - Ponte Mammolo

Come ben noto, sulla Via Togliatti è stato realizzato un c.d "corridoio della Mobilità" a servizio del TPL su gomma. Tale corridoio, se si eccettua il primo tratto nei pressi di Cinecittà, risulta inadeguato e mal progettato, in quanto, invece di occupare la parte centrale della sede stradale (in gran parte inutilizzata) occupa una carreggiata per senso di marcia. Inoltre le fermate realizzate risultano dotate solo di pensilina (non tutte) e prive di adeguati posti a sedere, emittitrici di biglietti ecc . Alla luce della forte utenza che si sposta lungo la direttrice servita dalla linea 451, in un progetto a lungo periodo di riqualificazione dell'intero asse viario, spostando la sede riservata nello spazio tra le due carreggiate e realizzando delle fermate adeguate e dotate dei vari servizi, sarebbe possibile inserire la ferrovia nell'asse tramviario Centocelle - Ponte Mammolo. In questo scenario, al momento però molto futuristico, si renderebbe necessaria la conversione a scartamento ordinario della linea permettendo di integrarla al citato asse tramviario, dando la possibilità di studiare e realizzare, ad esempio, sulle direttrici Tor Vergata - Centocelle - Ponte Mammolo, servizi diretti senza rottura di carico. Alla luce dei possibili ulteriori prolungamenti da un lato verso Torricola - Laurentina, dall'altro verso Val Melaina sfruttando le opere già realizzate sui Viadotti dei Presidenti, il progetto, che creerebbe un asse su ferro con caratteristiche di metropolitana, completamente in sede riservata, necessita però di ulteriori approfondimenti e valutazioni, che possono essere intraprese con l'istituzione di un tavolo permanente aperto oltre che a tecnici del settore alle associazioni. Allo stato attuale si ritiene però necessario iniziare a progettare e realizzare la sola tratta Giardinetti - Tor Vergata, provvedendo, contestualmente ad un urgente rinnovamento, anche parziale del parco rotabili



Conclusioni

La Ferrovia Centocelle - Giardinetti può e deve avere un ruolo chiave nella mobilità del quadrante della Casilina. In un periodo storico in cui i livelli d'inquinamento raggiungono sempre più valori allarmanti, con la città soffocata da traffico ed inquinamento, rinunciare ad un collegamento su ferro è, a dir poco, da stolti. Riteniamo che ci sia ancora il tempo per rimediare agli errori fatti, ma occorre anche una seria riflessione da parte della Regione Lazio se voler continuare a lasciare la gestione delle tre ferrovie ad ATAC SpA (con i risultati non proprio brillanti che sono sotto gli occhi di tutti) o intraprendere un serio piano di investimenti per far partire anche a Roma la famosa ed attesa cura del ferro. Lasciare lo stato attuale delle cose, ovvero decidere di non decidere, come finora si è fatto, è un atteggiamento fortemente censurabile, così come è censurabile intraprendere decisioni che impattano sulla mobilità cittadina senza un processo partecipativo. L'ignavia e l'inerzia dimostrano menefreghismo e scarsa attenzione anche verso le problematiche ambientali, le decisioni prese in maniera unilaterale, nonché l'alzare muri e rifiutare non solo qualsiasi confronto ufficiale ma anche qualsiasi risposta ufficiale a reclami e segnalazioni dimostra, oltre che una scarsa gestione del customer service, anche una seccante arroganza di chi pensa di sedere su un trono e di avere ai suoi piedi non utenti ma sudditi. Questo rapporto dimostra, se mai ancora ce ne fosse bisogno, che le scelte compiute da ATAC, con il complice assenso di Regione Lazio e Comune di Roma, sono, di fatto, frettolose e totalmente errate. Occorre perciò invertire rapidamente tendenza, riaprendo all'esercizio la tratta sospesa ed iniziando un processo partecipativo che porti a decidere il futuro rinnovamento dell'intera tratta. Perdere questo treno Non si può.

