

Italia Nostra

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA
DEL PATRIMONIO STORICO
ARTISTICO E NATURALE
DELLA NAZIONE



LEGA PER L'AMBIENTE LAZIO



INDICE MATERIALI INTERROGAZIONE PARLAMENTARE

**Quadruplicamento del tracciato Roma
Casilina-Ciampino della linea Fer-
roviana Roma-Cassino**

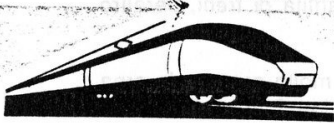
* Documento introduttivo del Comitato di Tutela A.A.

28.11.92

- * Vincoli intera area in oggetto: Regione Lazio
Ass. Urbanistica
- * Relazioni esperti: "Da via Latina al Quadraro"
"Il sistema degli acquedotti"
- * Bibliografia storica italiana e straniera
- * Scheda Soprintendenza: Indagini archeologiche in localita
Quadraro - Cantiere FF.SS.

archivio

ENTE FERROVIE DELLO STATO



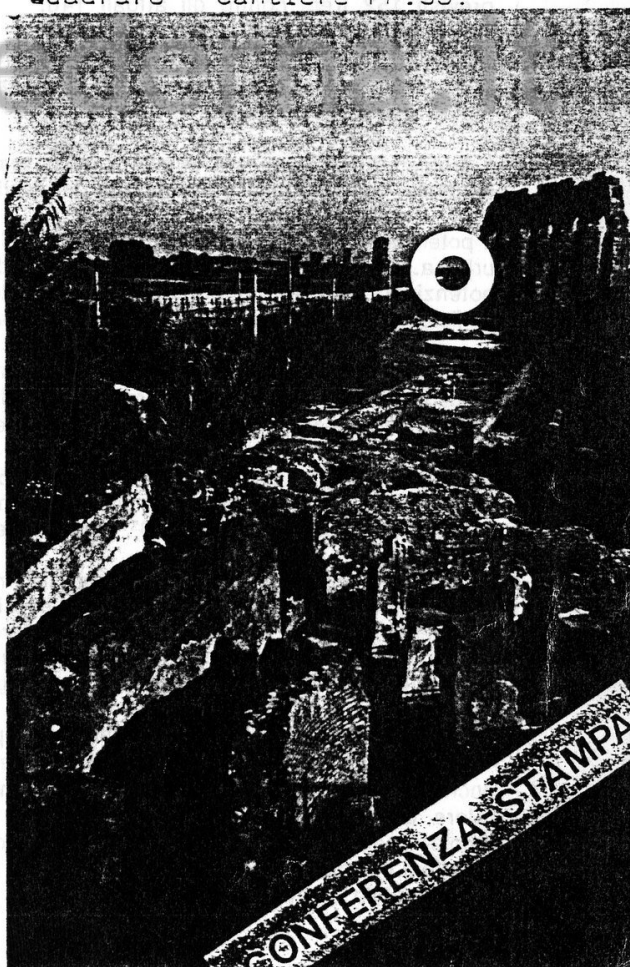
DIVISIONE OPERATIVA COSTRUZIONI
SERVIZIO GESTIONE LAVORI 2 PROGETTO COMMESA 2

INDAGINI ARCHEOLOGICHE
NELLE AREE INTERESSATE DAI LAVORI DI
QUADRUPPLICAMENTO ROMA CASILINA - CIAMPINO
(Km 3+800 - Km 4+100)

IMPRESA: **ERMA s.r.l.**

DIRETTORE DEI LAVORI
PER CONTO DELLE FERROVIE: **DOTT. Ing. Marcello SERRA**

DIRETTORE DEI LAVORI
PER CONTO DELL'APPALTIATORE: **DOTT.ssa Maria Grazia CECCHINI**



- Il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali sentito il parere dei Comitati di Settore per i Beni ambientali, Architettonici ed Archeologici, esprimeva parere negativo alla realizzazione del progetto presentato per la nuova linea ferroviaria Roma Casilina-Ciampino, ritenendo che la soluzione ottimale sia rappresentata dallo spostamento in una sede più idonea o nell'ipotesi che questa soluzione non venisse accettata, si chiedeva che "la sede della nuova linea venisse ulteriormente approfondita in modo tale da superare in galleria l'area interessata non solo dai resti monumentali fino ad oggi rinvenuti, ma tutto il tratto incluso nell'area del Parco", (nota prot. n. 4472, del 28/4/1993). (v. All. n.17 + Rassegna-Stampa)

- In agosto si riunisce la Commissione per Roma Capitale nel corso della quale si decide di chiedere a tre saggi, nominati da tre Ministeri, di trovare la soluzione per la realizzazione del quadruplicamento della ferrovia Roma Casilina-Ciampino. (v. Rassegna-Stampa)

4.6 Informazione all'utenza del trasporto pubblico

99

1 ALTERNATIVE AL QUADRUPPLICAMENTO DEL TRONCO ROMA-CASILINA

L'intervento in corso delle FS prevede il quadruplicamento della Roma Casilina-Ciampino con una nuova fermata a Porta Furba e a Selinunte, modifiche al piano di stazione di Roma Casilina con realizzazione di nuovo ACEI. Per quel che riguarda le ipotesi di esercizio al momento è dato disporre dello schema delle previsioni di frequentazione dal Programma Direttore. Nell'ora di punta sono previsti nella direzione più carica 16 treni, 12 locali, 3 merci e 1 di lunga percorrenza. Nella giornata sono previsti 152 treni contro gli attuali 146.

Il problema che si pone riguarda un breve tratto di binario tra la stazione Casilina e la nuova stazione di Porta Furba. La presenza di reperti archeologici compromette la realizzazione del progetto.

Il problema da risolvere è quello di far passare una maggiore quantità di treni, peraltro modesta, con una migliore regolarità del servizio.

Il potenziamento di una linea ferroviaria con il quadruplicamento è molto costoso in area urbana. Occorre pertanto verificare che l'adozione di impianti idonei a migliorare la potenzialità, ricorrendo ampiamente ad automatismi e al segnalamento, non risulti sufficiente, prima di procedere alla costruzione di nuove infrastrutture.

Si tratta di mettere la linea o nel caso in esame il breve tratto in condizioni di effettuare precedenzae dinamiche senza perditempo, e di rapportare il distanziamento dei treni alla loro effettiva velocità con sistemi di segnalamento più avanzati.

Il sistema di segnalamento detto a "blocco mobile" è un sistema operativo di indicazione e controllo in modo continuo del distanziamento. Un sistema di segnalamento realizzato con queste caratteristiche è "LZB", attualmente in uso presso le Ferrovie Tedesche.

Prima di procedere all'installazione del sistema a "blocco mobile" molto costoso per la sofisticazione del sistema, è opportuno considerare il segnalamento a aspetti multipli. L'aumento di potenzialità deriva, in particolare, dalla possibilità per i treni lenti come i locali o i merci, di viaggiare con un distanziamento minore rispetto ai treni veloci quali quelli intercity, usando lo stesso sistema di segnalamento.

Un metodo di calcolo tecnico-economico della potenzialità, messo a punto come attività di ricerca del PFT, è stato applicato alle linee afferenti al nodo di Roma per valutare l'incremento della potenzialità. Il metodo tiene conto nel calcolo della potenzialità del valore economico degli investimenti e del tempo degli utenti per gli intralci alla circolazione secondo un metodo probabilistico della teoria delle code. Sulla linea in oggetto il calcolo fornisce per il segnalamento a 5 aspetti un incremento del 15% e per il blocco mobile un incremento del 59%.