

OSSERVAZIONI AL QUADRUPPLICAMENTO DEL TRATTO COMPRESO FRA LE STAZIONI DI ROMA CASILINA E CIAMPINO DELLA LINEA ROMA- CASSINO-NAPOLI

INTRODUZIONE

Con la legge 17/81 è stato erogato un primo finanziamento per il quadruplicamento della linea in questione e tale opera consiste nella costruzione di una nuova coppia di binari, lato mare, in affiancamento alla attuale linea, a partire dalla stazione di Roma Casilina fino alla stazione di Ciampino.

L'esigenza del quadruplicamento era molto sentita negli anni 70 poichè sulla linea Roma-Napoli via Cassino si innestano all'altezza della stazione di Ciampino le tre linee Ciampino-Frascati, Ciampino-Albano e Ciampino-Velletri ed a partire dal '77, anno in cui fu attivata la elettrificazione della linea di Cassino è aumentato in modo sensibile il traffico su tale linea fino ad arrivare alla attuale situazione di saturazione delle linee ma soprattutto degli impianti.

In effetti sia la stazione di Ciampino che quelle di Roma Casilina e Roma Termini sono insufficienti a svolgere rispettivamente le prime due le funzioni di transito/smistamento dei convogli e la stazione di Roma Termini la funzione di termine di corsa/attestamento in partenza del traffico regionale.

La linea di Cassino è altresì interessata da un consistente traffico merci che si è viepiù incrementato con l'apertura dello stabilimento Fiat di Cassino per cui la linea è gravata da un intenso traffico di semilavorati e di prodotti finiti che, per le attuali organizzazioni della produzione, hanno una rigidità di inoltre considerevole (Just on time ovvero scorte zero).

Tuttavia l'attuale situazione del Nodo di Roma dovrebbe indurre i responsabili e tecnici delle FS a ripensare con criteri diversi agli interventi, che furono impostati molti anni fa, poichè nel frattempo sono intervenute notevoli modifiche

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Numerosi furono gli studi condotti nel passato e tutti si scontrarono con la circostanza che la nuova linea veniva realizzata in un contesto paesaggistico ed ambientale particolarmente delicato: l'attuale tracciato è tuttora un "work in progress" nel senso che manca una attenta valutazione di impatto ambientale che si ritiene indispensabile eseguire se si vuole arrivare ad uno stadio di definizione concreto del progetto.

La nuova linea è lunga complessivamente circa 10 chilometri ed incontra nel suo tracciato notevoli difficoltà.

Le prime difficoltà sono subito nel tratto in uscita dalla stazione di Roma Casilina nel quale il quadruplicamento dovrà essere realizzato a ridosso delle imponenti vestigia dell'Acquedotto Claudio e; quindi il progetto prevede l'ampliamento del cavalcavia della Via Tuscolana, posto a poche centinaia di metri dalla Stazione Casilina, che dovrà essere modificato per accogliere la nuova coppia di binari e dopo aver realizzato un nuovo fornace dell'attuale calcaferrovia della linea Roma-Napoli via Formia per permettere al quest'ultima di superare entrambe le linee, all'altezza della via Selinunte, in pieno parco dell'Appia Antica di recente costituzione, sono state rinvenute, a seguito di una specifica campagna di scavi, notevoli reperti archeologici costituiti da un Ipogeo risalente al

Il progetto prevede successivamente l'attraversamento dell'acquedotto Claudio, mediante un'opera sotterranea, che è già stata eseguita, tagliando le fondazioni dei alcuni archi e costruendo una galleria artificiale.

Successivamente la linea sale con pendenza costante verso la Stazione di Ciampino e dopo aver superato la fermata di Capannelle, sovrappassa il GRA ed entra in Comune di Ciampino.

La nuova coppia di binari corre allo stesso livello della linea attuale

ANALISI DEL TRAFFICO ATTUALE SUL TRATTO DI LINEA ROMA CASILINA-CIAMPINO

Per quanto attiene il traffico attualmente interessante il tratto Casilina Ciampino si evidenzia che sulla linea circolano circa 200 treni/giorno di cui 120 afferenti dalle linee di Cassino ed i rimanenti, circa 80, provengono dalle linee dei Castelli (Frascati, Albano e Velletri)

Nella stazione di Roma Casilina dalla direzione Sud, oltre alla linea di Cassino, si innesta la linea Roma-Napoli via Formia che porta circa 250 treni/giorno.

La stazione di Roma Casilina ,risulta quindi interessata da 450 treni/giorno così suddivisi:

- 120 treni merci provenienti a nord dall'itinerario Tirrenico (linea Pisa-Roma) e da quello della Dorsale appenninica (linee Direttissima e Lenta Firenze-Roma) e diretti a Sud sulla direttrice per Napoli sia via Cassino che via Formia;
- 110 treni viaggiatori a lungo percorso cioè che attraversano più regioni e che hanno particolari requisiti (InterCity, Eurocity, Treni letto e cuccette, Treni Auto a seguito, ect:);
- 60 treni viaggiatori interregionali cioè fra due regioni dei quali alcuni senza fermate intermedie fra Roma e Napoli;
- 160 treni viaggiatori regionali cioè circolanti esclusivamente nell'ambito della Regione Lazio.

COME SI MODIFICHERA' IL TRAFFICO A SEGUITO DELLE NUOVE REALIZZAZIONI NEL NODO DI ROMA: LA LINEA AD ALTA VELOCITA' ROMA-NAPOLI

Nel 1986 le FS hanno eseguito lo studio di fattibilità del Sistema Italiano ad Alta Velocità che prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari fra Roma e Napoli sulla quale verrà istradato tutto il traffico viaggiatori d'estremità fra le due località.

A seguito del finanziamento del progetto e della costituzione della società TAV il sistema AV è ormai operativo e sono stati iniziati i lavori sulla direttrice Roma-Napoli

Con l'attivazione della Linea ad Alta Velocità, a parte l'aumento dell'offerta che senz'altro caratterizzerà la nuova infrastruttura, si verificherà che non transiteranno più per Roma Casilina almeno 110 treni/giorno a lungo percorso, i circa 6 treni interregionali senza fermate intermedie fra Roma e Napoli ed infine una parte dei treni merci che sono suscettibili di transita re sulla nuova linea ad A.V.

In sostanza la linea Roma Napoli via Formia sarà interessata essenzialmente dal traffico regionale su Roma e dagli interregionali con servizi intermedi fra Roma e Napoli cioè allo stato attuale circa 120 treni/giorno e la linea di Cassino analogamente, depurata dei treni a lungo percorso nonché dei treni suscettibili di utilizzare la nuova linea per una tratto del percorso utilizzando le apposite interconnessioni cioè i collegamenti fra i binari della linea ad AV e della linea di Cassino, sarà interessata da circa 180 treni /giorno di cui 40 merci.

In entrambi i casi ci sarà un notevole margine operativo tenuto conto che l'attuale impegno si riduce per la Roma-Napoli via Formia del 50% circa, mentre per la linea Roma-Napoli via Cassino la riduzione dell'impegno è del 25% circa.

C'è inoltre da tener presente che attualmente tutti i treni delle Linee dei Castelli sono composti da elettromotrici ad un solo piano a 4 vetture con una capacità massima di 800 viaggiatori per convoglio, mentre sulla linea di Cassino già circolano alcuni convogli a doppio piano.

Quindi sarebbe possibile solo agendo sul materiale rotabile cioè cambiando i materiali attuali con materiali a doppio piano, raddoppiare la capacità di trasporto sulle citate linee dei Castelli.

Tale operazione avrebbe anche notevoli vantaggi economici perchè il costo di costruzione del materiale rotabile necessario ad assicurare i servizi

sulle linee dei Castelli è senz'altro inferiore a quello di costruzione del raddoppio della linea.

Quindi con l'apertura della nuova linea ad alta velocità fra Roma e Napoli non sarebbe più necessario procedere al quadruplicamento del tratto di linea Casilina Campino.

Infine si evidenzia la circostanza che il passaggio dei treni merci attraverso il Nodo di Roma comporta un perditempo per ogni convoglio di oltre un'ora, rispetto ad un possibile itinerario tangenziale che colleghi, a Nord di Roma, le linee Direttissime e Lenta per Firenze con la linea Roma-Napoli via cassino, a Sud. Tenuto conto che gran parte dei treni merci sono di transito, la linea sopra citata, che è richiamata nei piani delle FS col nome di Linea di Gronda, consentirebbe di risparmiare molte ore per tutti i collegamenti merci Nord-Sud e viceversa.

Si suggerisce quindi di procedere ad una rapida progettazione del collegamento e di inserirlo nelle pianificazioni del territorio a tutti i livelli.

CONCLUSIONI

La realizzazione della nuova linea Roma-Napoli ad alta velocità ridurrà di molto l'attuale impegno delle linee Roma-Napoli via Cassino e Roma-Napoli via Formia: si ritiene indispensabile un attento studio dei flussi di traffico per evitare investimenti che non hanno un ritorno economico e che comunque non darebbero i previsti incrementi di capacità perchè condizionati da altri più importanti interventi.

In effetti da analoghe esperienze sia in Italia che all'Estero è possibile immettere su una linea a traffico specializzato fino a 300 treni/giorno ed una linea ferroviaria passante è in grado di servire fino a 250.000 viaggiatori/giorno (tratto urbano passante da Hauptbahnhof ad Ostbahnhof della S-Bahn di Monaco di Baviera).

E' quindi indispensabile un attento studio per verificare quali siano le reali possibilità di inoltro del traffico adottando soluzioni tecnologiche sia riguardanti sia il materiale rotabile che gli impianti di sicurezza e segnalamento.

E' inoltre estremamente importante esaminare i riflessi del traffico misto treni viaggiatori e merci che circolano promiscuamente sulla stessa linea poichè gli effetti di una circolazione merci equivalgono a numerose circolazioni di treni viaggiatori, sottraendo tempi di servizio preziosi specie nelle ore di punta del traffico.

Quindi l'attuale linea potrebbe rispondere ad incrementi anche notevoli di traffico viaggiatori purchè vengano adottate tutte le misure a tale obiettivo congruenti.

In tale senso occorrerebbe ripensare all'intero assetto del Nodo ferroviario di Roma è mettere a punto un Piano regolatore Generale delle linee

su ferro con criteri condivisibili da parte di tutti gli enti territoriali e prevederne la realizzazioni per fasi in connessione agli interventi di infrastrutturazione previsti dai piani delle FS.

A parere di Italia Nostra solo così si darebbe un senso alle notevolissime somme in gioco ed ai sacrifici anche in termini di uso del territorio richiesti alle collettività perchè si darebbe in tal modo vita ad un sistema ferroviario veramente al servizio dei cittadini.

In particolare appare molto importante l'aggancio degli interventi sul tratto di linea a tutti i problemi di mobilità dei Castelli che oggi sono "assedati" dal traffico stradale e quindi ripensare alle stazioni, ai punti di accesso e deflusso dalle stesse, alla sistemazione della viabilità ed all'assetto urbanistico delle località ed in particolare del tratto urbano e della stazione di Ciampino come input indispensabili per una corretta progettazione dell'intervento.

Fino a che si partirà dal progetto della linea come punto di partenza per la progettazione e verrà dato poco spazio al contesto urbanistico, i potenziamenti serviranno solo in parte alla famosa "cura di ferro" di cui a parole tutti siamo convinti ma che in realtà non viene praticata al "paziente"..

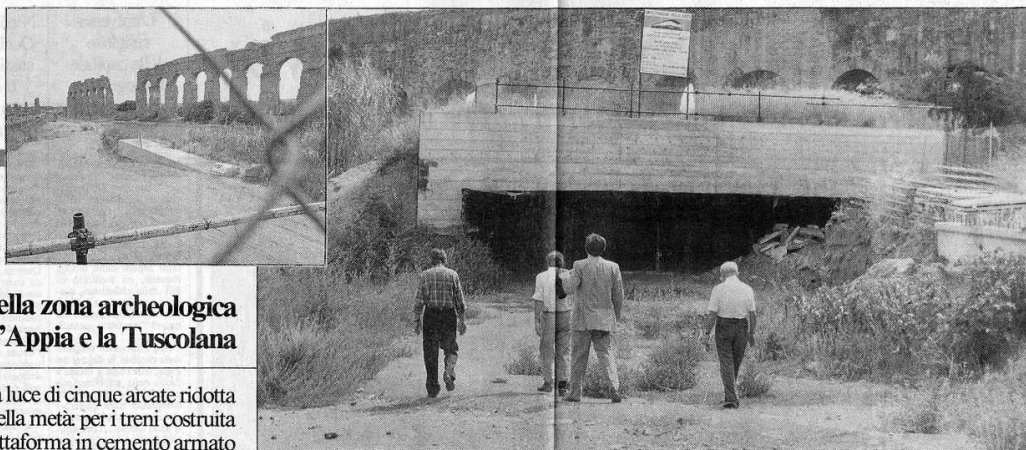
Occorre una progettazione integrata perchè l'utente abbandoni veramente l'auto e si serva del mezzo ferroviario.

archiviocederna.it

Data: Malis
Dott. Papoff
081-550070

L'acquedotto Felice, nella foto grande la piattaforma di cemento costruita fra le antiche arcate; sotto, il cantiere all'interno del monumento

(foto di ALBERTO BANDINELLI)



Nella zona archeologica tra l'Appia e la Tuscolana

La luce di cinque arcate ridotta della metà: per i treni costruita una piattaforma in cemento armato

L'acquedotto non è più Felice

Il monumento sfigurato per far posto ai binari della Roma-Ciampino

di ALFONSO TESTA

Mutilato e sfigurato. Così appare il tratto dell'acquedotto Felice a ridosso del ponte sulla ferrovia di via del Quadraro, fra l'Appia e la Tuscolana. Mutilato e sfigurato per fare spazio, fra le sue arcate, ai nuovi binari della Roma-Ciampino, binari che porteranno al quadruplicamento della linea esistente. Ora i lavori sono fermi, grazie all'intervento della soprintendenza archeologica e del ministero dei Beni culturali. Ma l'oltraggio al monumento è compiuto ed è un oltraggio che supera ogni immaginazione: la luce di cinque arcate è stata ridotta della metà con la costruzione di una piattaforma in cemento armato che dovrebbe rappresentare la nuova base di appoggio della parte di struttura coinvolta.

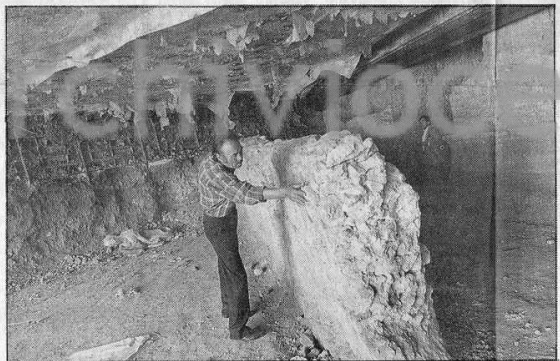
Di conseguenza, quelli che per secoli sono stati, agli occhi ammirati di generazioni di artisti, poeti e viaggiatori, gli imponenti archi svettanti dell'acquedotto, ora appaiono come anonimi finestroni di improvvisati capannoni industriali. A guardarlo da una certa distanza, si direbbe che il monumento abbia le gornbe tagliate e che per questo necessità di quella spettrale protesi in cemento che gli impedisce di afflosciarsi su se stesso. La stessa protesi, diventando la nuova base delle arcate dimezzate, preannuncia il taglio dei pilastri di fondazione originali, pilastri che ora si possono vedere solo spostandosi al di sotto della piattaforma, in un cunicolo destinato a diventare la galleria dei treni che dovranno sfrecciare tra i ruderi.

Di fronte al misfatto compiuto, «ma non irrimediabile», il vicepresidente della sezione romana di Italia Nostra, Oreste Rutigliano, dice con amarezza: «Si sta tanto parlando in questi giorni del futuro prossimo della ferrovia e delle testimonianze storiche in pericolo, ma non capisco perché tutti si preoccupano di quello che potrebbe accadere, proseguendo i lavori in una zona archeologica complessa, e nessuno pensa a ciò che è già accaduto. Nessuno pensa di chiedere che sia posto rimedio ad uno scempio che grida vendetta».

«Posto che una devastazione ambientale è stata già consumata e che altre se ne preannunciano, vediamo in che cosa consiste la vicenda della Roma-Ciampino, quali sono le ragioni dell'Ente ferrovie dello Stato (che certo non ci proverà gusto a sfigurare i monumenti) e quali prospettive possono delinearsi».

Le Ferrovie dello Stato si difendono: il nostro progetto era noto da anni e ha ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie

I lavori porteranno al quadruplicamento della linea esistente. Ma c'è stato lo stop di Soprintendenza e Beni culturali



La ferrovia. Il motivo per il quale le Ferrovie hanno deciso il quadruplicamento della linea contestata, sono dettati da ragioni

oggettive di razionalizzazione del sistema ferroviario che si ramifica nella zona meridionale dell'area metropolitana romana. Attualmente, a sud della stazione di Ciampino convergono verso Roma cinque binari:

Il vicepresidente romano di Italia Nostra spara a zero sulle Fs

Rutigliano: «E' un progetto osceno»

«Quando si ricorre alle commissioni di saggi, significa che si cerca di salvare gli ostacoli, io vorrei, invece, che tutti andassero a vedere con i propri occhi come è stato ridotto l'acquedotto Felice. Che sia la città a decidere, non i saggi, con tutto il rispetto per questi ultimi, che sono delle ottime persone. Il vicepresidente della sezione romana di Italia Nostra, Oreste Rutigliano, sta conducendo per l'associazione una battaglia determinata come poche altre. Mensu scioltole non risparmia nessuno: «Quello delle Ferrovie è un progetto osceno. Non si riduce in condizioni pietose un monumento millenario giunto quasi intatto ai nostri giorni, se si eccettuano il gusto provocato dall'attuale Roma-Ciampino, costruita però nella prima metà del secolo scorso, quando la cultura della conservazione non esisteva».

L'Ente ferrovie dello Stato sostiene che il suo progetto ha avuto tutte le approvazioni possibili e immaginabili da parte di chiunque. E' così? «Non lo so. Questo è tutto da verificare. Anzi, è la parte amministrativa, diciamo, della vicenda, che deve essere al centro dell'attenzione della commissione insediata dal ministro Spini. E' importante chiarire le cose per evitare, se non altro, che si ripetano errori analoghi. L'Ente ferroviario si direbbe che non sia del tutto insensibile alle ragioni della cultura. Alcuni reperti trovati nella campagna di scavi che sta effettuando a proprie spese sono stati già rimossi e portati in locali indicati dalla soprintendenza archeologica. Per gli altri già individuati, o rinvenibili con il proseguimento dei lavori, si offre di fare altrettanto. Non è apprezzabile questa disponibilità? «E' il minimo che le Ferrovie potessero fare. Nel concreto, però, questa presunta sollecitudine somiglia tanto a quella di chi prima ammazza qualcuno e poi si dice disposto a pentirsi. Il cadavere resta, pentimento o non pentimento».

«Noi non ci opponiamo al potenziamento della Roma-Ciampino, ma senza sconvolgere il contesto archeologico»

Non vi contraddice opponendovi a quell'opera? «Ma dove sta scritto che le opere necessarie debbano necessariamente comportare la distruzione dei valori storici? Noi non ci opponiamo al potenziamento della Roma-Ciampino. Ci opponiamo a quel progetto. Un progetto che, con un minimo di sensibilità, le stesse Ferrovie non avrebbero dovuto nemmeno pensare. Perché impensabile è progettare qualunque cosa possa sconvolgere non un rudere, o più ruderi, ma un contesto archeologico complesso dove tutto quello che c'è deve rimanere dov'è. Altro che chiedere poi autorizzazioni, consensi e permessi. Non potevano costruire la nuova ferrovia in galleria? Sarebbe costata di più, lo so, ma chi ci ripaga della distruzione di un'area storica che non ha uguali nel mondo intero?».

Quadruplicando il tratto che unisce quest'ultima stazione a quella della capitale, a Roma potrebbe ridursi il doppio dei treni che la raggiungono ora, con evidente, impagabile vantaggio per decine di migliaia di pendolari e per il sistema della mobilità nel suo insieme, sistema che vedrebbe certamente ridursi in maniera consistente il numero delle persone che ora preferiscono usare l'automobile in quanto i treni sono insufficienti e insopportabilmente affollati.

La nuova ferrovia è senza alcun dubbio necessaria. Ma era inevitabile che venisse costruita facendo strame della cultura e del paesaggio? Che attraversasse con plateale arroganza il parco degli acquedotti, parte integrante del parco dell'Appia Antica? Che violasse la magia di un paesaggio che si identifica con la memoria storica della città? Le Ferrovie si difendono affermando che il loro progetto è conosciuto da anni e che ha ottenuto consensi e timbri da parte di tutti gli organismi interessati: comando territoriale militare, soprintendenza archeologica, Regione Lazio (per il parere di conformità urbanistica e ambientale), soprintendenza per i beni ambientali e architettonici.

Di conseguenza, dicono sempre le Ferrovie, in virtù delle autorizzazioni ottenute, si sono eseguiti i lavori di formazione della nuova sede ferroviaria, che hanno già comportato una spesa di 35 miliardi. E sono stati effettuati scavi di sondaggio archeologico che hanno portato alla scoperta di importanti giacimenti: una villa di epoca imperiale, mosaici, sarcofagi, la scultura di una nereide, un ipogeo romano di grande dimensione. Tutti reperti che le Ferrovie si sono offerte di rimuovere e trasportare dove la soprintendenza archeologica vorrà.

L'ente ferroviario dice una cosa, alcuni dei suoi interlocutori istituzionali dicono il contrario. E si comportano di conseguenza. Il soprintendente La Regina si oppone alla prosecuzione dei lavori, il comitato di settore del ministero dei Beni culturali ha espresso parere negativo sull'opera nello scorso mese di maggio, il ministro Ronchey ha fermato i cantieri. Altrettanto è accaduto alla Regione, in nome della quale l'assessore all'Urbanistica, Adriano Redler, sostiene che il parere del suo assessore sull'impatto ambientale non è stato mai dato, tanto che ne rivendica il legittimo esercizio in seno alla

La storia

Undici opere ciclopiche realizzate dagli antichi romani

Sono stati undici gli acquedotti costruiti dagli antichi romani a partire dai 312 avanti Cristo, quando fu realizzato l'Appio per portare in città, fino al Foro Boario, l'acqua captata all'ottavo miglio della via Prenestina. Undici ciclopiche opere delle quali Plinio il Vecchio, vissuto fra il 23 e il 79 dopo Cristo, diceva che «nulla in tutto il mondo è mai esistito di più meraviglioso». Ciò in virtù della «quantità d'acqua trasportata, della distanza da cui viene, dei monti che sono stati perforati, della valli che sono state superate». In epoca imperiale arrivava a Roma tanta acqua che la dotazione pro-capite era tre volte superiore a quella del nostro tempo: 1.500 litri al giorno, a fronte degli attuali 450 litri.

La zona dove le Ferrovie intendono quadruplicare la Roma-Ciampino è attraversata da due delle undici emarginate create dai nostri progenitori: l'acquedotto Felice antico Marzio e l'acquedotto Claudio. Il primo fu costruito nel 144 avanti Cristo per captare le acque al chilometro 36 della via Valeria. L'altro fu iniziato da Caligola nel 38 dopo Cristo e portato a termine da Claudio nel 52. Le sorgenti dell'acqua convogliata dall'acquedotto Claudio si trovavano a 70 chilometri da Roma, nella valle dell'Arno.

La commissione dovrà pronunciarsi entro il 30 settembre, mentre i cantieri continueranno a rimangiare. Una trema armata per la storia. L'Ente ferrovie non ha alcuna intenzione di smantellare le sue posizioni blindate.

commissione dei saggi. Roma Capitale. Inscritto nel programma per Roma Capitale, il quadruplicamento della Roma-Ciampino è stato al centro di una vivace discussione nel corso dell'ultima riunione della commissione nazionale presieduta dal ministro per l'Ambiente e le aree urbane, Valdo Spini. I pro e i contro espressi nella seduta del 6 agosto scorso, si sono risolti, per ora, nella nomina di una commissione di tre saggi (Umberto De Martino, Adriano La Regina, Eugenio

A. T.