

Via Nicolò Porpora, 22  
00198 Roma  
telefono (06) 8416765 - 8542333 - 8551655  
fax (06) 8844634

## Italia Nostra

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

Roma, 8 ottobre 1993

CONFERENZA-STAMPA SUL QUADRUPLICAMENTO DELLA TRATTA TRA STAZIONE CASILINA E CIAMPINO NELLA ZONA DEGLI ACQUEDOTTI ROMANI CLAUDIO E FELICE

Esiste una legge dello Stato istitutiva del concetto di Roma Capitale che raccoglie come in un "album delle figurine" una serie di progetti per la città capitale d'Italia. Tra questi un posto di rilievo è occupato da quelli presentati dalla Ferrovie dello Stato S.p.A.-

Esiste ormai da molti mesi l'Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste che, riconosciuto ufficialmente dalle Ferrovie dello Stato, opera a livello nazionale per svolgere una funzione di controllo e monitoraggio civico sui progetti di trasformazione urbana e dei sistemi di trasporto.

Nell'ambito delle attività svolte da "Italia Nostra" per l'Osservatorio viene oggi portata all'attenzione una problematica riguardante Roma e in particolare un nodo delicatissimo dell'area metropolitana strettamente legato al tanto desiderato Parco dell'Appia e cioè il progettato quadruplicamento della tratta ferroviaria tra la Stazione Casilina e quella di Ciampino, questo soprattutto per quello che riguarda gli interventi previsti nella zona degli acquedotti romani.

Ci auguriamo di incontrarvi nuovamente nelle prossime settimane anche nelle altre grandi e piccole città italiane attualmente "sotto osservazione".

(Arch. Gian Carlo Presicci)  
Ufficio Nazionale Territorio

## Osservatorio delle associazioni ambientaliste sulle trasformazioni urbanistiche e il sistema dei trasporti nelle aree metropolitane

E' stato recentemente costituito un osservatorio sulle trasformazioni urbane legate al sistema dei trasporti, particolarmente quello ferroviario. In questo osservatorio operano, oltre ad *ItaliaNostra*, le direzioni nazionali del WWF-Italia e Legambiente con l'obiettivo di approfondire la conoscenza dei contenuti delle proposte e dei progetti presentati o in corso di elaborazione. L'attenzione è puntata su:

- potenziamento del trasporto locale e regionale;
  - trasporto delle merci;
  - piano degli investimenti, strategie, tecnologie, modelli di esercizio;
  - nodi ferroviari urbani, metropolitani e gestione del patrimonio.
- A tal fine occorrerà verificare la congruità dei progetti rispetto ai punti qualificanti delle nostre proposte:
- perseguire un graduale decremento del trasporto individuale motorizzato urbano ed extraurbano e disincentivare la costruzione di nuove strutture autostradali;
  - preservare le peculiarità dei centri storici e la salvaguardia del patrimonio archeologico;
  - favorire l'ottimizzazione nell'uso delle infrastrutture già realizzate;
  - perseguire la diminuzione dell'inquinamento atmosferico, del rumore prodotto, del consumo di territorio;
  - migliorare il rendimento energetico nel settore dei trasporti;
  - pretendere una diminuzione dei tassi di incidentalità;
  - salvaguardare l'ecosistema alpino e tutte le zone di pregio ambientale;
  - adottare politiche specifiche per l'integrazione funzionale e tariffaria dei sistemi di trasporto.

Al fine di esemplificare il contributo di collaborazione e circolazione delle informazioni, segnalazioni, attività da e verso le sezioni, si segnalano due temi sui quali si è già operativi e su cui è aperto un tavolo di confronto con i vertici F.S. S.p.A.

### 1. Trasporto locale

Il gruppo di lavoro intende individuare le possibili soluzioni al problema della redditività di alcune delle linee comprese fra i 6.000 Km considerati a scarso traffico (o non commerciali) di cui rimane ipotizzabile la chiusura.

Le linee su cui si è deciso di approfondire le conoscenze sono rappresentative di situazioni peculiari:

- Foggia-Manfredonia: dopo l'inserimento nell'elenco delle linee da chiudere, oggi su questa tratta sono stati pressoché completati gli interventi di ristrutturazione possibili (anche in considerazione dell'attuale stato dei rapporti sindacali), tenendo conto del materiale rotabile e del livello tecnologico oggi disponibili. Considerato che sulla linea è presente solo traffico di estremità, senza stazioni intermedie, e che a lato della ferrovia esiste una superstrada a 4 corsie, diventa facile evidenziare le condizioni di concorrenza o sovrapposizione tra gomma e rotaia;
- Sulmona-Carpinone: data la situazione insediativa lungo la linea, e nelle attuali condizioni di esercizio, risulta economicamente insostenibile, si tratta di definire un nuovo modello di esercizio, che sia funzionale allo sviluppo della politica di accesso al Parco Nazionale di Abruzzo, ed una nuova politica dell'offerta, verificando chi potrebbe esserne il promotore, che metta sul mercato non solo il biglietto ferroviario ma pacchetti comprendenti anche forme diverse di visita al parco;
- Roma-Pescara: rientra tra le linee fondamentali; tuttavia, date le caratteristiche tecniche sorpassate e la presenza dell'autostrada, risulta sottoposta ad una pesante concorrenza da parte delle corrispondenti linee di autotrasporto. Anche in questo caso risultano mutate le condizioni insediative, si dovrebbe ripensare criticamente il bacino di utenza ed il modello di esercizio per definirne il rilancio;
- Conegliano Veneto-Ponte nelle Alpi-Belluno-Calalzo: la linea fa parte del bacino del Cadore, vanno valutati i dati relativi alla domanda, anche considerando che sono in atto forme di integrazione tariffaria con le autolinee. All'interno del bacino cadorino, inoltre, rimane da risolvere il problema del collegamento con Calalzo-Dobbiaco, anche alla luce delle ricorrenti richieste di realizzazione dell'autostrada di Alemagna.

Sulla base dell'analisi comparata dei dati di traffico e di domanda oggi disponibili, si propone di verificare le condizioni, tecniche e finanziarie, per garantire un potenziamento delle condizioni dell'offerta tale da rendere possibile un incremento della loro utilizzazione da parte dell'utenza.

### 2. Nodi metropolitani e aree ferroviarie

In queste prime riunioni preparatorie sono stati esaminati soprattutto gli aspetti procedurali e metodologici per la formulazione dei Piani Regolatori ferroviari dei nodi e per la gestione del patrimonio.

I "Programmi Direttori", presentati agli Enti Locali, devono essere proposte di soluzioni integrate capaci di tenere conto e di risolvere i problemi specifici:

- delle diverse tipologie del trasporto ferroviario, per consentirne il miglioramento qualitativo ed il potenziamento quantitativo;
- della riqualificazione e gestione delle aree e del patrimonio immobiliare delle FS spa per migliorare la qualità del servizio offerto alle utenze.

Risulta particolarmente interessante in proposito la volontà espressa da Metropolis spa di:

- rispettare, nelle scelte relative alla riqualificazione funzionale ed alla gestione patrimoniale delle aree, le indicazioni degli strumenti urbanistici, vigenti o in adozione;
- individuare le imprese che realizzeranno gli interventi concordati attraverso gare, applicando autonomamente la normativa CEE in materia,
- controllare e verificare nel tempo la qualità progettuale, le strategie di intervento, i risultati raggiunti.

Poiché le aree urbane costituiscono ormai la strozzatura più evidente dell'intero sistema dei trasporti, ma anche un'emergenza continua per le condizioni di vita degli abitanti, per quanto riguarda il trasporto ferroviario l'intervento prioritario sui nodi implica una progettazione integrata che miri a migliorare complessivamente la qualità urbana e il livello di servizio offerto.

Le linee guida per l'elaborazione del "Master Plan" dovranno prevedere per la riqualificazione del sistema dei trasporti e delle aree collegate un documento di fattibilità tecnica, economico-finanziaria e ambientale che individui le possibili alternative rispetto a: assetti urbanistici, mercato immobiliare, sistema della mobilità su ferro e gomma, impatti ambientali conseguenti, seguendo una procedura analoga a quella per la VIA.

E' di importanza fondamentale la "presenza sul territorio" di tutte le sezioni per garantire l'efficacia di un tale strumento di controllo e verifica, costituendoci come una rete integrata di monitoraggio.

Gian Carlo Presicci

Italia Nostra contro il progetto delle Ferrovie dello Stato per la linea Roma-Ciampino

## Quattro alternative per non devastare l'acquedotto Felice

di ALFONSO TESTA

E' possibile far convivere pacificamente la cultura con le esigenze della vita quotidiana della gente? Tutelare le testimonianze della storia senza rinunciare ad opere essenziali alla funzionalità urbana, come le infrastrutture dei trasporti? Italia Nostra non ha dubbi. E' possibile. Ed indica anche come, a proposito del clamoroso episodio della linea ferroviaria Roma-Ciampino, che le Ferrovie dello Stato vorrebbero quadruplicare, nell'interesse oggettivo di decine di migliaia di utenti, ma a spese dell'antico acquedotto Felice (o Marcio), che verrebbe mutilato e sfigurato per fare spazio ai binari e alla

rete di alimentazione elettrica dei treni.

«Per potenziare un servizio pubblico di cui nessuno disconosce l'utilità - sostengono l'archeologo Lorenzo Quilici e il vicepresidente della sezione romana di Italia Nostra, Oreste Rutigliano - non è necessario oltraggiare un monumento di così alto valore storico e simbolico. Esistono almeno quattro alternative al progetto distruttivo delle Ferrovie. Se ne scelga una, o altre eventuali, e saranno salvi i diritti di tutti. Le Ferrovie dello Stato non possono agire come un palazzinaro rozzo e incolto».

Avviato da tempo dall'ente ferroviario statale e incluso nel programma del-

le opere per Roma Capitale, il potenziamento della Roma-Ciampino prevede che siano portati da due a quattro i binari della linea, in modo da evitare che i 500 treni che arrivano quotidianamente a Ciampino da sud debbano poi ridursi della metà quando, a causa appunto dei due binari attuali, da questa stazione devono raggiungere la capitale. Il progetto delle Ferrovie prevede la costruzione dei due nuovi binari lungo un asse parallelo alla ferrovia attuale (costruita nella prima metà del secolo scorso) e quindi tracciato nel cuore del parco degli Acquedotti, una delle zone a più alta densità archeologica della città, parte integrante del parco

dell'Appia antica.

L'acquedotto Felice-Marcio viene incrociato all'altezza di via del Quadraro, con un impatto aggressivo e devastante: tre arcate sono private della loro imponenza svettante e ridotte a tre finestrone che poggiano su una spettrale piattaforma in cemento armato (già costruita), mentre due pilastri della fondazione originaria verrebbero tagliati e distrutti (lavoro ancora da fare) per consentire il passaggio dei convogli. Bloccati più di un mese fa dopo le proteste vigorose delle associazioni ambientaliste, i lavori sono ancora fermi in attesa che si pronunci una commissione di tre saggi nominata dal mini-

stro dell'ambiente, Valdo Spini. Il verdetto doveva essere pronunciato entro il 30 settembre, ma è stato rinviato alla fine di ottobre. Le alternative suggerite da Italia Nostra sono queste.

1) Mantenimento dei due soli binari attuali regolati con un sistema semaforico a blocco automatico computerizzato. Ciò consentirebbe di ottenere gli stessi risultati - sostiene l'associazione - che si vorrebbero raggiungere con il quadruplicamento dei binari.

2) Attraversamento dell'area archeologica in galleria sotterranea. In tal modo verrebbe salvaguardato non solo l'acquedotto Felice, ma l'intero com-

plesso monumentale della zona. «E si potrebbe finalmente procedere al recupero e alla valorizzazione, come grande opera di Roma Capitale, dell'intero sistema archeologico innervato dagli acquedotti che va da Porta Maggiore al Quadraro alle Capannelle».

3) Costruzione della nuova linea a fianco della Roma-Formia con rientro in sede, verso Ciampino, a sud del casale di Roma vecchia.

4) Prolungamento della linea A della metropolitana da Osteria del Curato a Ciampino.

Quattro alternative non sono poche. I saggi hanno di che riflettere. Le Ferrovie anche.