

QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA

ROMA CASILINA-CIAMPINO

VARIANTE ROMA CASILINA-CAPANNELLE

STUDIO DI FATTIBILITA'

ALL. N.	NOTA TECNICA	SCALA
		DATA NOVEMBRE 93

ITALIA NOSTRA

NOTA TECNICA

archiviocederna.it

I N D I C E

pag.

- INTRODUZIONE

1 - ELABORATI COSTITUENTI LO STUDIO DI FATTIBILITA' 1

2 - GENERALITA' 2

3 - STANDARDS DI PROGETTO 3

4 - DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DELLA VARIANTE 4

4.1 - Andamento planimetrico della variante (rif. All. 1) 4

4.2 - Andamento altimetrico della variante (rif. All. 2) 4

5 - COSTI DI LARGA MASSIMA DELL'INTERVENTO 6

archiviocederna.it

INTRODUZIONE

Lo studio, oggetto della presente nota, è relativo alla sola fattibilità geometrica del tracciato della variante al quadruplicamento "Stazione Casilina - Stazione Ciampino".

Il complesso iter progettuale che porta alla definizione della fattibilità di un'opera ferroviaria si sviluppa, infatti, attraverso una fase conoscitiva di acquisizione dei dati (elementi cartografici, dati tecnici, piani urbanistici, informazioni presso Enti).

Solo a seguito della conoscenza di tali necessarie informazioni è possibile effettuare uno studio completo e definire la fattibilità tecnica ed economica dell'opera. Per questo motivo, il Par. 5 "Costi di larga massima", è da considerarsi puramente indicativo e facente riferimento a parametri generali desunti da progettazioni di opere analoghe.

archiviocederna.it

2. GENERALITA'

Nell'ambito degli interventi previsti per la razionalizzazione ed il potenziamento del Nodo di Roma (vedi schema allegato), sono in corso i lavori per il quadruplicamento della linea ferroviaria Roma - Casilina - Ciampino.

Il ritrovamento, nei pressi dell'attraversamento dell'Acquedotto Felice, di un reperto di elevato valore archeologico (Ipogeo) ha indotto le competenti Autorità a ordinare il fermo dei lavori.

Lo Studio oggetto della presente nota, propone la fattibilità di una soluzione alternativa al tracciato previsto dalle Ferrovie dello Stato, al fine di risolvere la citata interferenza, nel rispetto degli standards previsti dalle F.S. e dei nuovi input progettuali emersi in sede indagine conoscitiva presso le F.S. stesse e gli Enti interessati.

Lo studio in oggetto, infatti, recepisce anche le ultime indicazioni delle F.S. (vedi schema allegato) e del Comune di Roma, di prevedere una fermata di scambio con la futura Linea D della Metropolitana nonché l'ipotesi di interconnessione della futura Linea di quadruplicamento, con la Roma - Napoli Via Formia; quest'ultima al servizio dei traffici comprensoriali e metropolitani (Nettuno - Campoleone - Pomezia - Torricola - Linea di Cintura).

3. STANDARDS DI PROGETTO

Gli standards di progetto della variante sono quelli previsti dalle F.S. per la Linea in corso di realizzazione.

Velocità di Progetto $V = 140 \text{ Km/h}$

Pendenza Longitudinale Max $I = 10 \text{ per mille}$

Lo studio di fattibilità propone anche l'alternativa con pendenza longitudinale massima del 14% , come descritto meglio successivamente.

archiviocederna.it

4. DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DELLA VARIANTE

4.1) Andamento Planimetrico della variante (rif. All. 1)

La variante, dello sviluppo complessivo di Km 3,8, ha origine circa 80 mt a valle del sottoattraversamento ferroviario di Via Tuscolana. Il tracciato, anziché svilupparsi in affiancamento alla Linea per Cassino, così come previsto nei piani F.S., diverge lievemente in destra per affiancare la Linea Roma - Napoli Via Formia.

All'altezza di Via del Quadraro, al Km 1,5 circa, la linea piega bruscamente in sinistra, per intersecare la Linea ferroviaria RM - NA Via Formia e portarsi successivamente in affiancamento alla Linea Ferroviaria per Cassino.

In planimetria (All. 1) è indicata anche una ipotesi di tracciato dei rami di interconnessione del quadruplicamento stesso, con la linea ferrovia RM-NA (Via Formia), così come indicato dallo schema F.S. allegato.

4.2) Andamento Altimetrico della variante (rif. All. 2)

Il tratto si compone di 4 livellette di pendenza massima del 10% (14%). La prima livelletta dello sviluppo di 984 mt, è prevista in orizzontale, per permettere l'inserimento dei dispositivi di armamento dell'interconnessione con la Linea Ferroviaria RM - NA Via Formia ($V = 60$ km/h 60UNI 0,074/400), la realizzazione della fermata di scambio (lunghezza $L = 250$ mt) con la Linea Metropolitana "D" ed il

sottoattraversamento in galleria artificiale dell'Acquedotto Felice. La seconda livelletta è prevista in ascesa (10 per mille) per superare con gli idonei franchi Via del Quadraro.

Quindi é previsto un primo tratto in discesa (10 per mille) per il sottoattraversamento della Linea Ferroviaria RM-NA Via Formia ed un secondo in ascesa 10 per mille (14 per mille) affinché la linea si porti alle quote della Linea Ferroviaria Roma-Cassino (Località Capannelle); in quest'ultimo tratto lo Studio prevede una doppia soluzione altimetrica: livelletta al 14 per mille, in deroga allo standards F.S., che consente alla futura Linea di raggiungere rapidamente le quote della ferrovia da affiancare; soluzione con livelletta al 10 per mille come da standards F.S., che però non consente l'affiancamento alle medesime quote, prima della fermata di Capannelle.

Gli allegati 3 e 4 si riferiscono alla verifica di fattibilità altimetrica dell'ipotesi di tracciato dei rami d'interconnessione (binario pari e binario dispari).

5. COSTI DI LARGA MASSIMA DELL'INTERVENTO

Variante Roma-Casilina - Capannelle L = 3823.7 mt

Per l'esecuzione delle opere civili della variante è stato stimato un importo preliminare dei lavori di 75 miliardi, secondo i seguenti approssimati parametri di costo:

		Costo/km	Totale £ Mil.di
- rilevato urbano e sviluppo	H media H = 3.00 mt L = 1,055 Km	£ 10 Mil.di/km	10
- rilevato urbano e sviluppo	H media H = 7.00 mt L = 0,716 Km	£ 17 Mil.di/km	12
- trincea in affiancamento e sviluppo	H = 3.00 mt media = L 1,454 km	£ 10 Mil.di/km	14,5
- viadotto urbano	L = 288 mt	£ 35 Mil.di/km	8
- gallerie artif. urbane	L = 338 mt	£ 30 Mil.di/km	10
Opere minori			10
Interferenze pubblici servizi			<u>10</u>
		Sommano	75

La stima non comprende i due rami dell'interconnessione della futura linea di quadruplicamento con la Roma-Napoli via Formia di cui è stata fatta solo una verifica di compatibilità.

1-12-93 Autofoto

Fra l'Appia e la Tuscolana Parco degli Acquadotti, Italia Nostra propone per la Roma-Ciampino un nuovo tracciato

- Il quadruplicamento dei binari dovrebbe avvenire parallelamente alla linea per Formia anziché a quella per Cassino

di ALFONSO TESTA

Il parco degli Acquadotti sarebbe stato accuratamente rispettato dall'aviazione della Gran Bretagna, durante la seconda guerra mondiale, ma non viene risparmiato dalle Ferrovie dello Stato italiano, che vorrebbero sconvolgerlo con il quadruplicamento della Roma-Ciampino. Il paradosso è emerso nel corso di una conferenza stampa del vicepresidente di Italia Nostra, Oreste Rutigliano, in difesa del sistema monumentale antico più suggestivo e noto nel mondo, appunto il parco degli Acquadotti, fra l'Appia e la Tuscolana.

«Una quindicina di anni fa - ha raccontato l'archeologa Stefania Quilici - un grande dell'archeologia internazionale, Ward Perkins, mi confidò di aver ricevuto, all'inizio del secondo conflitto mondiale, l'incarico dal governo inglese di disegnare una mappa dei luoghi storici e artistici che gli aerei di quel paese non avrebbero dovuto colpire nel caso che avessero bombardato Roma. Il parco degli Acquadotti fu il primo luogo intoccabile disegnato da Perkins».

Il quadruplicamento della Roma-Ciampino è stato progettato dalle Ferrovie per raddoppiare la capacità della linea (400-450 treni al giorno invece dei 200-250 attuali) ed offrire così una valida alternativa all'uso della macchina privata alle centinaia di migliaia di cittadini che quotidianamente raggiungono Roma dai Castelli e dalle zone limitrofe. Un proposito ineccepibile, che la stessa Italia Nostra condivide senza riserve.

Il dissenso subentra quando dall'assunto teorico si passa al progetto e alla

realizzazione. Le Ferrovie prevedono che i nuovi binari corrano paralleli a quelli costruiti nella prima metà dell'800. Il tracciato proposto comporta però l'attraversamento dell'acquadotto Marcio-Felice e di una vasta area dove sono state già portate alla luce importanti testimonianze di epoca romana.

Italia Nostra ha affidato ad un ingegnere dei trasporti, Aldo Cella, il compito di individuare un percorso diverso da quello caldeggiato dalle Ferrovie e meno traumatico come impatto ambientale. L'ingegner Cella suggerisce di costruire altri due binari non accanto a quelli esistenti, che riguardano la Roma-Ciampino via Cassino, ma paralleli alla linea Roma-Ciampino via Formia. «E se troviamo anche lungo questo percorso reperti archeologici importanti?». «Il rischio non è escluso del tutto - hanno ribattuto Oreste Rutigliano e Stefania Quilici - ma le probabilità sono assai limitate».

Quanto ai costi, l'ingegner Cella ha calcolato che il percorso da lui individuato comporterebbe una spesa maggiore di 40 miliardi circa rispetto a quello scelto dalle Ferrovie. Ma la salvaguardia di un compendio archeologico di quel valore «non ha prezzo», ha osservato Rutigliano. «In ogni caso, si tratta di somme che la collettività può accollarsi dati gli inestimabili benefici culturali che ne ritrae». Facendo ancora un passo verso le Ferrovie, Italia Nostra chiede che l'aggravio finanziario del percorso alternativo non sia sopportato solo dall'ente ferroviario, ma venga contabilizzato anche nel libro mastro di Roma Capitale.

arch...erna.it