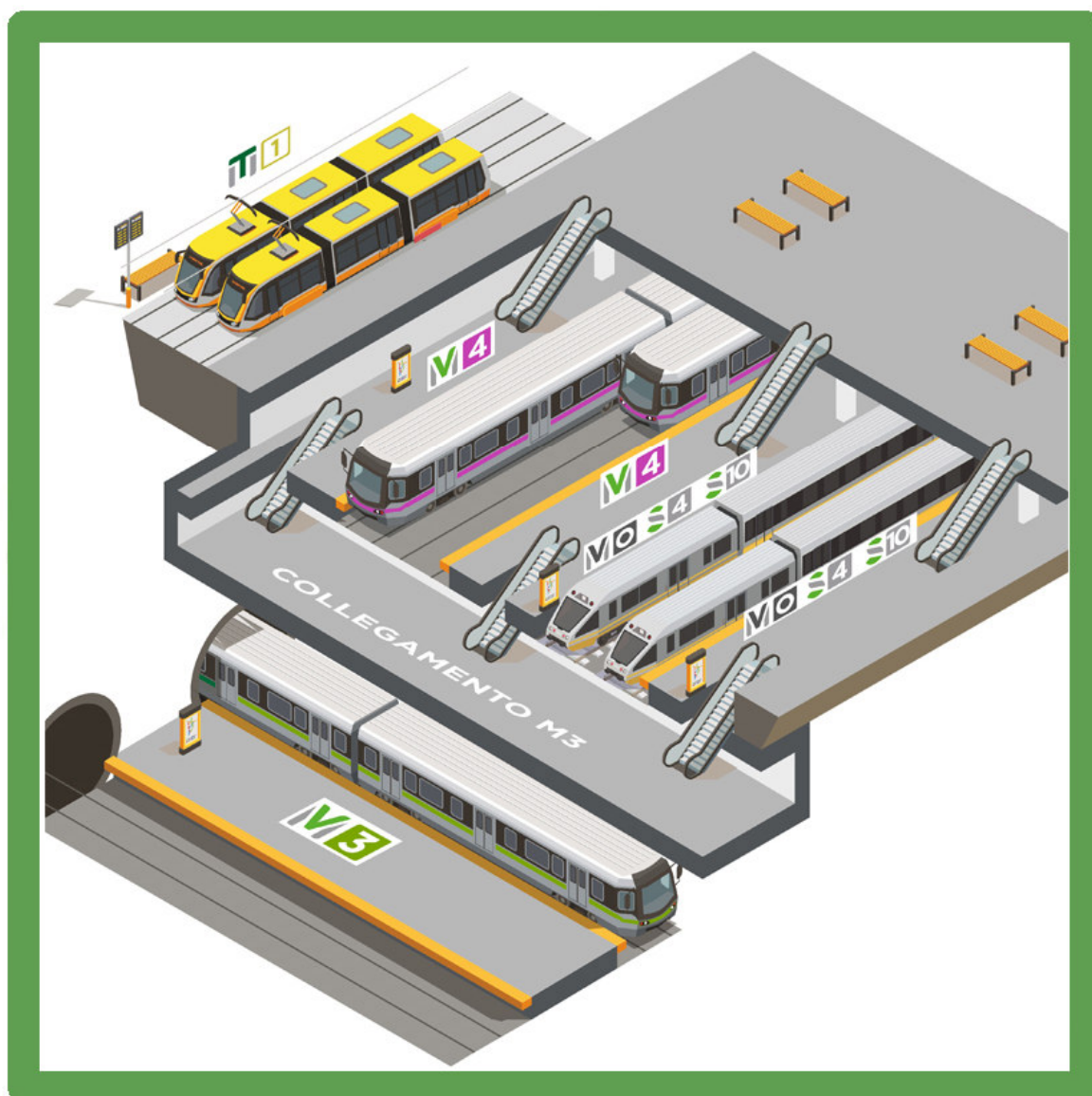


I QUADERNI DI METROVIA



IL NODO DEL PIGNETO

La stazione del Pigneto che inizia la fase di realizzazione secondo il progetto presentato da RFI rappresenta una grande occasione mancata, cui è ancora possibile recuperare in extremis con alcune scelte precise e intervenendo nella fase 1 con una modifica contenuta.

Lo scopo di questo Quaderno è di fornire un quadro su tutto il tema del Pigneto, che parte dai trasporti (MC, stazione ferroviaria, tram) e investe il riassetto urbanistico e fruitivo del quartiere, per comprendere le grandi opportunità che vanno assolutamente colte.

Roma, 6 luglio 2023

Il gruppo di Metrovia

**Paolo Arsena, Corrado Cotignano,
Florestano Pastore, Marina Stoppelli**

Riferimenti e contatti

www.metroviaroma.it

info@metroviaroma.it

339.1518984

INDICE

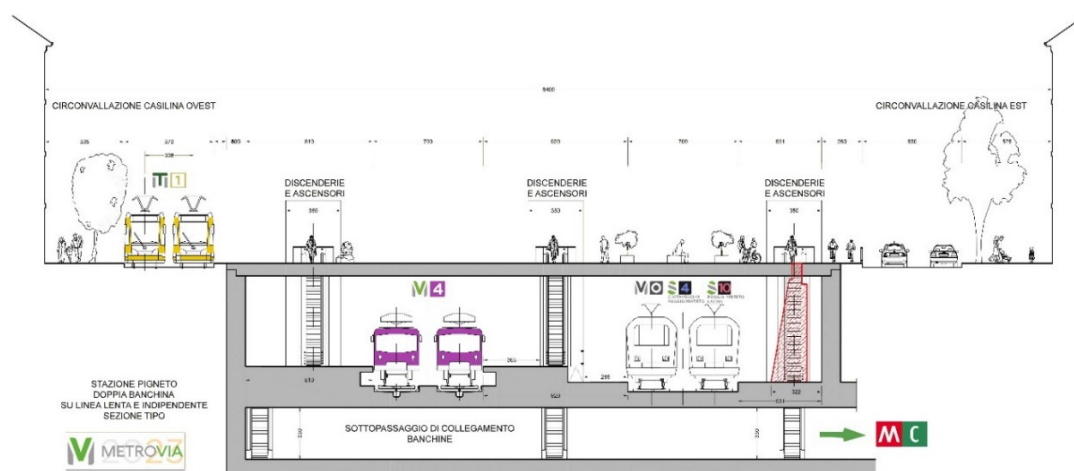
INDICE	pag. 3
SINTESI DELLA PROPOSTA	pag. 4
IL PROBLEMA	pag. 4
Un nodo dimezzato	pag. 4
La stazione ferroviaria	pag. 4
La Circle Line aperta	pag. 6
A quando il collegamento metro-ferrovia?	pag. 7
Il tram che non scambia	pag. 8
Fase 2 a Mandrione: esito compromesso	pag. 8
Risultato, una grande occasione sprecata	pag. 9
LA PROPOSTA	pag. 9
Subito lo scambio con la MC	pag. 10
Fermata su entrambe le linee: si può	pag. 10
Tram G: cambiare il tracciato	pag. 12
Quale differenza	pag. 13
Con Metrovia	pag. 14
L'OCCASIONE URBANISTICA	pag. 16
L'estensione dell'isola ambientale	pag. 16
I parcheggi	pag. 17
CONCLUSIONI	pag. 18

SINTESI DELLA PROPOSTA

La proposta qui presentata nasce dall'esigenza di **recuperare tutte le potenzialità del nodo del ferro di Pigneto**, che alcune scelte progettuali hanno notevolmente pregiudicato.

Vengono dunque illustrate le due strade da intraprendere: quella di possibili soluzioni tecniche utili a minimizzare l'impatto sulle lavorazioni previste per l'immediato (la fase 1 della stazione Pigneto); e dall'altro le scelte strategiche, ancora possibili, che possono invertire la prospettiva.

Da questo scaturisce sia la piena disponibilità di un nodo di scambio potente, in grado di incidere profondamente sull'efficacia del sistema del ferro, sia l'opportunità di completare la transizione urbanistica verso la mobilità attiva e pulita del quartiere del Pigneto, con un'idea interessante anche per i parcheggi dei residenti.



IL PROBLEMA

Un nodo dimezzato

Lo snodo del Pigneto è stato annunciato come uno dei principali poli del trasporto urbano, dove si collegheranno ferrovia, metropolitana e servizio tranviario. Un nodo quindi molto importante, che può dare un forte impulso alla rete, in una città che ha poche occasioni di scambio intermodale su ferro.

Nella realtà, per come sono concepite le opere che interessano il **nodo**, questo **rischia di diventare un crocevia dimezzato**, l'ennesima occasione mancata di una città ancora incapace di programmare il sistema della mobilità in modo davvero integrato.

Ci sono due ordini di problemi:

- la **scarsa flessibilità dell'offerta ferroviaria**;
- i **mancati collegamenti della metropolitana con il tram e con la ferrovia**.

La stazione ferroviaria

La stazione ferroviaria del Pigneto progettata da RFI è la prima grande delusione, cui sarebbe ancora possibile porre rimedio in extremis.

Sul vallo passano due linee: la "lenta", che oggi ospita i regionali della FL1 e la cosiddetta "indipendente merci", su cui oltre ai treni merci, possono transitare altre linee regionali e a lunga percorrenza.

La nuova stazione ferroviaria è stata progettata con banchine per una sola linea, anziché due: la “lenta”. L’altra linea sarà passante, cioè non consentirà la sosta. Questo inserirà un grande limite sulla pianificazione dei servizi ferroviari del nodo, specie in chiave urbana: **i servizi in grado di sostare al Pigneto (e quindi da qui interagire con la maglia del ferro) avranno un’unica direttrice possibile, e non due.**

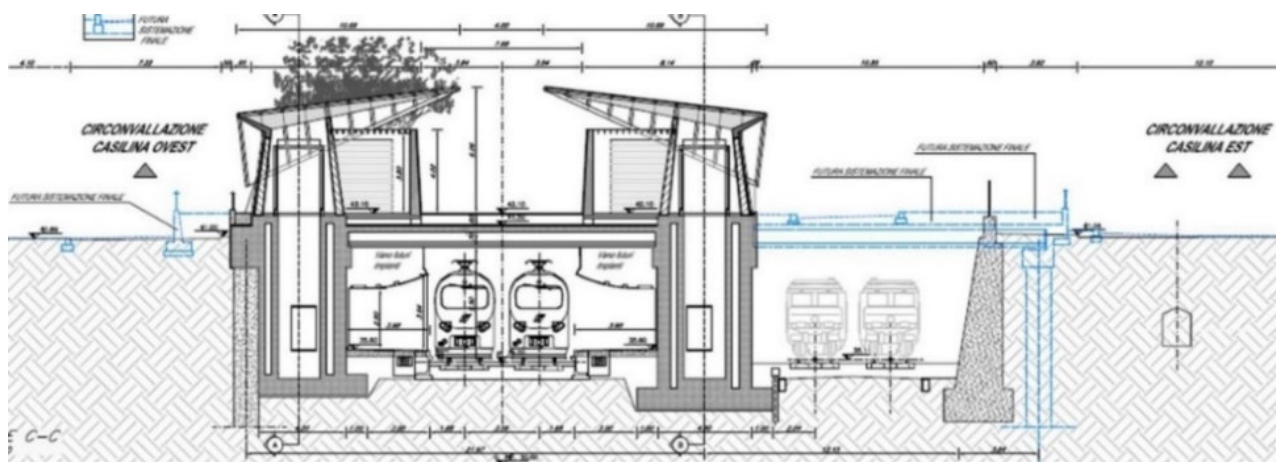
Eppure ci sarebbe stato tutto lo spazio, anche senza allargare il vallo, per creare entrambe le banchine, guadagnando ampi e comodi spazi sulla scarpata del versante occidentale, deviando opportunamente i quattro binari nel tratto di stazione.



La scarpata sul lato est del vallo ferroviario.

Ma anche con il progetto attuale, **sarebbe ancora possibile allargare il vallo sul lato est** quel tanto che basta, per recuperare lo spazio necessario alla seconda banchina. E vedremo come, più avanti.

D'altronde già le immagini del precedente progetto del 2017 mostrano come la struttura di copertura del Vallo, fosse prevista traslata sul versante orientale.



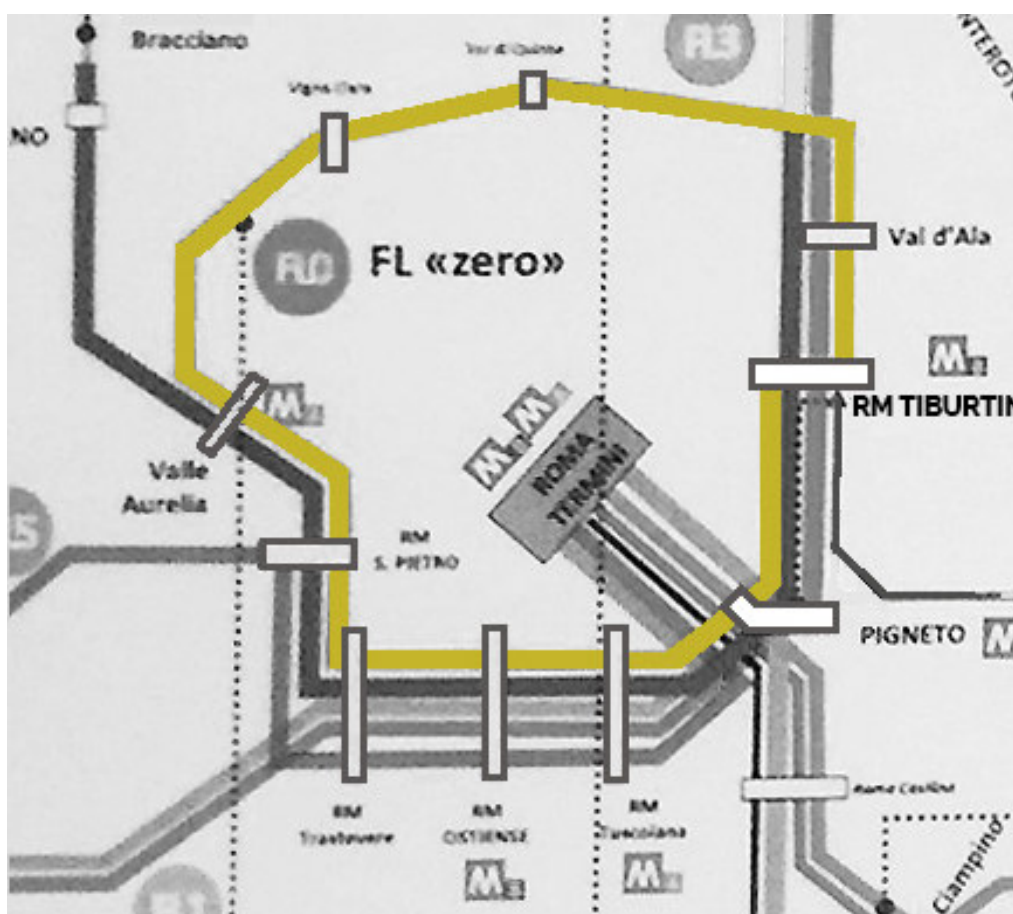
La sezione del progetto precedente.

La Circle Line aperta

La banchina singola al Pigneto ha già provocato un primo danno, che riguarda la Circle Line.

Parliamo della FLO, **la linea urbana che cirolerà sull'anello ferroviario**, come da richiesta dell'attuale amministrazione a RFI. Una linea che peraltro (ci fa piacere riscontrarlo) riprende molti spunti dalla MO di Metrovia.

Ma, lungi dall'approciare ai servizi ferroviari con un'ottica urbana, RFI sembra averla concessa solo alla stregua di un semplice "contentino". **La FLO infatti fa un cerchio che non si chiude**: parte da Tiburtina ai binari est, compie tutto il giro dell'anello e poi termina nuovamente a Tiburtina dalla parte diametralmente opposta, agli ultimi binari ovest. Chi deve partire da Tuscolana o Pigneto con destinazione Val d'Ala-Tor di Quinto e viceversa, dovrà quindi scendere a Tiburtina, percorrere in lunghezza l'intera stazione e aspettare il treno successivo (a cadenza di 15 minuti).



Il giro dell'anello ferroviario, che resta aperto a Tiburtina.

Questo accade proprio **per l'assenza della banchina sulla "indipendente merci"**, al Pigneto.

Infatti, la FLO parte da Tiburtina sui binari orientali diretti a Val d'Ala e da lì si immette sull'anello (secondo il progetto di chiusura presentato da RFI); percorso tutto l'arco nord viene instradata a Valle Aurelia sui binari della FL3, e da Ostiense in poi su quelli della FL1, che giunge a Tiburtina sui binari ovest.

Invece, una volta arrivata ad Ostiense, la FLO dovrebbe percorrere la cosiddetta "croce" esistente, cioè lo scambio di binari a forma di "X" che, sormontando la FL1 (senza tagliarla), porta dai binari alti ai binari bassi (e viceversa). Così, con il nuovo piano di riassetto previsto per la stazione Tuscolana si troverebbe naturalmente al Pigneto sulla linea merci e potrebbe così raggiungere Tiburtina sui binari est, da cui è partita. Chiudendo il cerchio.

Perché dunque a Ostiense si sceglie la pista “sbagliata”? Perché quella “corretta” non beneficerebbe della sosta al Pigneto, avendo previsto le banchine solo sull'altra linea.

Ecco che si tocca subito con mano la pochezza strategica di questa pessima scelta¹.



Il passaggio a Ostiense sulla “croce” di binari che potrebbe immettere la FL3 sulla linea “indipendente merci”.

A quando il collegamento metro-ferrovia?

L'altro tema irrisolto della stazione riguarda il **collegamento con la linea C della metropolitana**. Che è previsto, correttamente, con un sottopasso diretto che mantiene il passeggero su un percorso rapido e guidato.

L'handicap sta nel fatto che RFI ha deciso di **non realizzare questo collegamento nella fase 1 della stazione**, rinviando il tunnel pedonale al 2028, come scritto nel DPCM. Cosicché per la scadenza giubilare (che dovrebbe dare maggiori garanzie sul rispetto dei tempi) la stazione nascerà senza un collegamento con la metropolitana. Il passeggero dovrà risalire, orientarsi all'aperto, attraversare la strada e poi scendere nuovamente, percorrendo nella sola tratta in superficie, circa 200 metri. Per le scadenze delle fasi successive, in cui si metterà mano al collegamento ipogeo, non esiste la stessa garanzia sulle tempistiche ma, a giudicare dalle esperienze pregresse, solo un campionario di enormi ritardi.

¹ Si fa presente che, prima della pubblicazione del presente Quaderno, Metrovia ha sollevato la questione della banchina in numerose occasioni:

- 1) Nel luglio 2022, appena è uscito il progetto di sistemazione del Vallo, il problema è stato posto a RFI sia con un documento formale (sottoscritto da Metrovia e Roma Ricerca Roma), sia durante l'incontro di presentazione del progetto al III Municipio, alla presenza dell'assessore Patané e della presidente Donati di Roma Mobilità.
- 2) A novembre 2022 Metrovia ha prodotto un video sul tema, diffuso sui canali social (Gli Spiegoni di Metrovia “Il Pigneto FS, un nodo dimezzato” <https://www.youtube.com/watch?v=XxeE7kbzgVU>).
- 3) Nei primi mesi del 2023 il tema della banchina mancante è stato ripreso al tavolo tecnico sul nodo ferroviario di Roma, istituito dall'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale, a cui Metrovia è invitata a partecipare.
- 4) Nel marzo 2023 il tema è stato ribadito durante il Dibattito Pubblico aperto da RFI con la presentazione del progetto di chiusura dell'anello ferroviario, sia durante l'incontro del 15 marzo al Dipartimento Mobilità Sostenibile, sia mediante documento formale, sottoscritto anche da Roma Ricerca Roma. [Un anello per pochi treni. Che non si chiude - La Metrovia \(metroviaroma.it\)](https://www.youtube.com/watch?v=EkRIW75NeiQ)
- 5) Infine, nell'aprile 2023, nuovo video Infometrovia “Il nuovo piano di FS e Metrovia 2023”, che tocca ancora il tema banchine. <https://www.youtube.com/watch?v=EkRIW75NeiQ>

Il tram che non scambia

Ma non è finita qui.

Se RFI è la principale responsabile di un miope progetto di stazione (e il comune ha difettato di far valere in modo efficace i propri interessi), la stessa Roma Capitale potrebbe propiziare il raddoppio del problema, qualora confermasse il tracciato del tram G ereditato dalla precedente amministrazione, che inciderà negativamente sull'assetto futuro della mobilità urbana.

Infatti, **il mantenimento del tram G sull'attuale sedime della Roma-Giardinetti**, oltre ai numerosi problemi descritti nel Quaderno dedicato a Porta Maggiore, **aggiunge sul nodo del Pigneto due importanti criticità** a quelle appena descritte.

La prima è relativa al **mancato scambio diretto del tram con la Metro C**. La sosta sulla via Casilina si troverebbe infatti a quasi 250 metri dalla stazione metro. E a 300 metri da quella ferroviaria di prossima costruzione.



Nel momento cioè che si realizzano le nuove infrastrutture tranviarie, **vengono trascurati i più importanti collegamenti diretti su ferro**, essenziali per fare rete.

Fase 2 a Mandrione: esito compromesso.

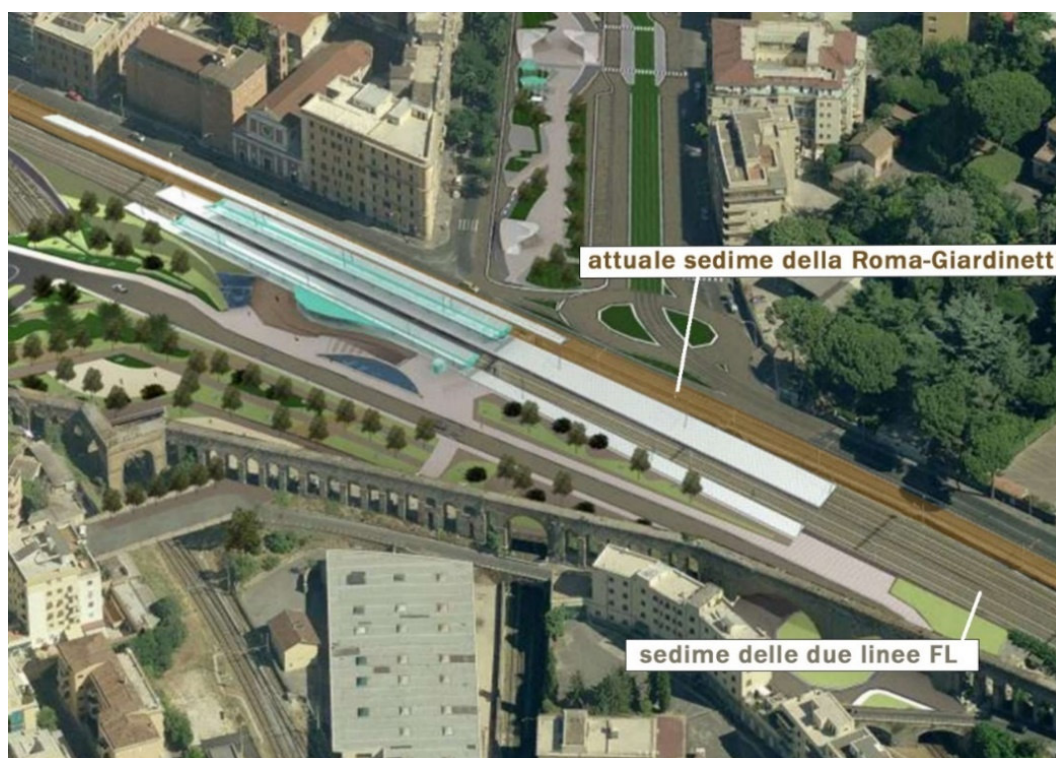
La seconda è che **impedirà la realizzazione della banchina anche per una delle due linee ferroviarie dirette a Termini**, quando si procederà alla futura estensione della stazione sul versante Mandrione (Fase 2 del progetto approvato in conferenza dei servizi nel 2017).



Le due fasi del progetto di stazione del Pigneto. La Fase 2 prevede l'estensione della stazione sul versante Mandrione.

Infatti, stante l'attuale limite del sedime delle FL sul versante Casilina, tenendo conto delle dimensioni delle banchine e del raggio di curvatura dei binari **non c'è lo spazio per deviare entrambe le linee** all'interno del cuneo delimitato dalla ferrovia Termini-Tuscolana e dall'Acquedotto Claudio, e guadagnare i metri occorrenti per servirle tutte e due con le banchine. C'è solo per una. Così **la coppia di binari ovest potrà avere la fermata, mentre la coppia di binari est avrà bisogno di occupare il sedime dell'odierna Laziali-Giardinetti** per ricavare lo spazio necessario.

Viene da sé che **se lì continuerà a transitare il tram G, dovremo anche qui dimezzare le potenzialità della stazione e quindi della pianificazione dei servizi ferroviari.**



Dettaglio della fase 2 con le banchine occorrenti e l'indicazione degli attuali sedimi ferroviari.

Risultato: una grande occasione sprecata.

Risultato, nel complesso il Pigneto sarà **una stazione zoppa**, che avrà:

- solo due possibilità di fermata su quattro disponibili;
- un tram che non scambia con la metropolitana;
- un collegamento diretto treno-metropolitana che non vedrà la luce, se tutto va bene, prima del 2028.

Di questo passo il Pigneto non potrà dunque essere il grande nodo del ferro che attende Roma, ma un'ingiustificabile occasione sprecata. Per una città che deve sfruttare proprio occasioni come questa per cambiare passo.

LA PROPOSTA

Si può ancora recuperare. **Tutti questi problemi possono essere evitati**, se si agisce presto e bene, avendo chiari gli obiettivi da raggiungere e i passaggi da compiere.

Vediamo dunque come, con poche ma importanti modifiche, si può rimettere il percorso su binari migliori e quali **grandi vantaggi** possiamo ottenere, sia **trasportistici che di riqualificazione urbana.**

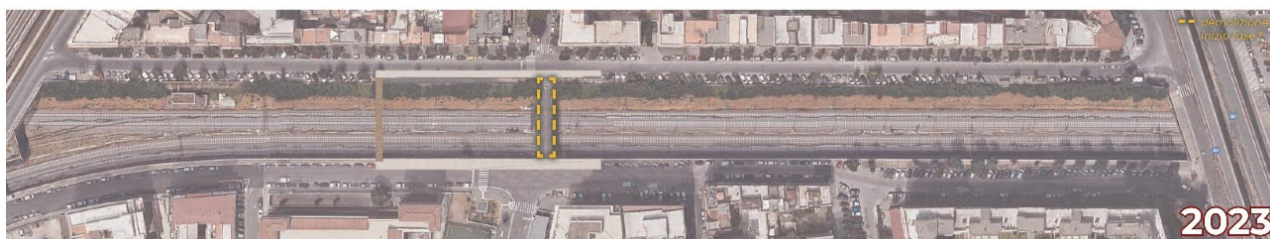
Subito lo scambio con MC

Occorre anzitutto **pretendere che la galleria di collegamento pedonale con la metropolitana venga avviato subito**, sin dalla prima fase dei lavori. Si tratta di un'opera che riguarda un livello sottostante il piano dei binari e che pertanto non incide sulla funzionalità complessiva né della metropolitana, né della stazione, che può essere completata nei tempi previsti, quantomeno per le banchine e gli accessi da strada. In compenso si evita di procrastinare l'avvio dei lavori per la connessione ferrovia-metro a tempi futuri, realisticamente incerti.

Fermata su entrambe le linee: si può

La realizzazione dell'attuale progetto si svolge in diverse fasi. La prima comincia con lo smantellamento del ponticello e la realizzazione di una passerella nuova di collegamento tra le due sponde del vallo e si conclude nel 2025 con un primo tombamento molto parziale, che lascia scoperta la linea merci e copre due porzioni della lenta, limitate all'area di stazione con le discenderie e a un primo provvisorio ponte di collegamento piuttosto ampio tra le due sponde est ed ovest di Circonvallazione Casilina.

La seconda fase invece punta al completamento entro il 2027 dell'intero tombamento, secondo il progetto di sistemazione superficiale previsto.



Le fasi di progetto previste da FS per la realizzazione della stazione e del tombamento.

Per ovviare al problema della banchina occorre un allargamento del vallo sul lato orientale, di circa 4 metri. Si tratta cioè di sottrarre a Circonvallazione Casilina est una porzione di careggiata che lascia comunque lo spazio, anche nel punto di restringimento della strada, al passaggio delle auto in un senso di marcia.

Per l'immediato però non occorre un intervento così esteso: basta limitarsi al tratto compreso tra i due attraversamenti previsti nella prima fase, che evitano anche il punto più critico, con il restringimento.

Serve dunque **una variante in corso d'opera** al progetto esecutivo della prima fase, che sposti di circa 4 metri sul lato est la palificata dove verranno innestati i due attraversamenti del vallo.



Arretramento della palificata e dei sostegni per le due passerelle previste nella fase 1

Un'operazione che porterà una **temporanea sospensione dei lavori**, ma che consentirà poi di **riprendere e portare a compimento la fase 1 senza altre variazioni al progetto**.

Due i vantaggi:

- viene **corretta questa grave carenza** di impostazione, predisponendo la stazione al compimento del suo pieno potenziale (con la seconda linea dotata di banchine)
- **si porta comunque a termine la fase 1** e quindi l'avvio all'esercizio della stazione ferroviaria.



Completamento della fase 1

Da qui al 2025 poi, ci sarà tutto il tempo per **adattare il progetto della fase 2** alla soluzione della doppia banchina (o alla predisposizione della stessa), completando la palificata sul fronte di circonvallazione Casilina Ovest e affrontando anche gli eventuali problemi statici che possono interessare il fabbricato aggettante sulla strada (in cattive condizioni). Problemi cui si potranno dare diverse risposte ma che, lo ripetiamo, non interessano l'esito dei lavori della fase 1 e l'entrata in esercizio della stazione.



Fase 2: completamento della palificata.

Ultimo passaggio quindi, il completamento dei lavori con la copertura del vallo.



Fase 2: copertura del vallo.

Tram G: cambiare il tracciato

Per quanto riguarda invece il mancato scambio tram-metro C e le banchine di stazione sul versante Mandrione, la soluzione è chiara: occorre **cambiare il tracciato del tram**, che da Porta Maggiore dovrà abbandonare la direttrice per Ponte Casilino e **instradarsi sui binari esistenti di via Prenestina, per poi girare** in corrispondenza del Vallo del Pigneto, su Circonvallazione Casilina lato ovest².

Si rimanda al quaderno di Metrovia “Porta Maggiore” per schemi sulla circolazione delle linee e i possibili passaggi tranviari sulle varie tratte (Prenestina inclusa). In questa sede si approfondisce **il tratto tranviario sul Vallo del Pigneto**.

SVOLTA DA VIA PRENESTINA A CIRCONVALLAZIONE CASILINA

La svolta del tram da via Prenestina a circonvallazione Casilina ovest non incontra alcun problema tecnico.

- **Esiste l'altezza minima per il filo di contatto:** la normativa prescrive, per la sede propria un minimo di 4,40 mt e per sede promiscua un minimo di 4,70 mt. La misura minore da attraversare (dal piano strada al sottotrave della sopraelevata) è, nel punto più basso, 5,50 mt.
- È possibile un **raggio di curvatura fino a 25 metri**.
- **Esiste lo spazio sufficiente sulla carreggiata della circonvallazione** per ospitare due tram affiancati: 6,40 mt dal marciapiede esistente lato fabbricati al bordo dell'intervento progettuale previsto da RFI (il cui marciapiede, potrebbe anche essere leggermente ridotto, all'occorrenza).

TRANSITO SU CIRCONVALLAZIONE CASILINA

Il transito tranviario sulla circonvallazione ovest **scambia direttamente con la stazione ferroviaria e con il collegamento sotterraneo a Metro C**, attraverso una fermata in perfetta corrispondenza.

Tale tracciato inoltre, per mantenere la sede tranviaria in regime dedicato senza interferenze, esclude il passaggio delle auto e quindi anche i parcheggi presenti a bordo strada. Questo induce a un trattamento “trampedonale” dell'asse viario e al **completamento dell'isola ambientale attorno a via del Pigneto**.

REIMMISSIONE SUL TRACCIATO DI VIA CASILINA

Percorsa tutta la circonvallazione Casilina Ovest, **il tram può svoltare su via Casilina e riprendere il tracciato originario**. Nell'ambito della fase 2 è possibile anche **tombare il vallo nel suo punto più largo**, e cioè a ridosso della via Casilina, avendo quindi, oltre allo spazio necessario per far svoltare il tram, anche quello per organizzare altri servizi utili, come vediamo nei paragrafi successivi.

Ad oggi si è sostenuto che il tombamento di questo settore fosse impossibile. Troppo lunga la luce dei travi, che qui arriva a 40 metri (contro i 30 delle altre parti del vallo). A parte la possibilità di sfruttare

² Vedi I Quaderni di Metrovia “Il nodo di Porta Maggiore” aggiornamento giugno 2023.

l'estensione della scarpata (giusto 10 metri lineari) per riequilibrare la distanza tra gli elementi strutturali, questo problema oggi non sussiste nemmeno in teoria. Infatti con il nuovo piano della stazione Tuscolana, RFI chiude gli attuali binari di collegamento Pigneto-Tuscolana, in favore di nuovi passaggi da aprire a sud del Vallo: nell'area dei binari compresa tra quelli da dismettere e quelli oggi in disuso c'è dunque lo spazio per realizzare **due setti rompitratta a sostegno della copertura**, dimezzando le campate dei sostegni.

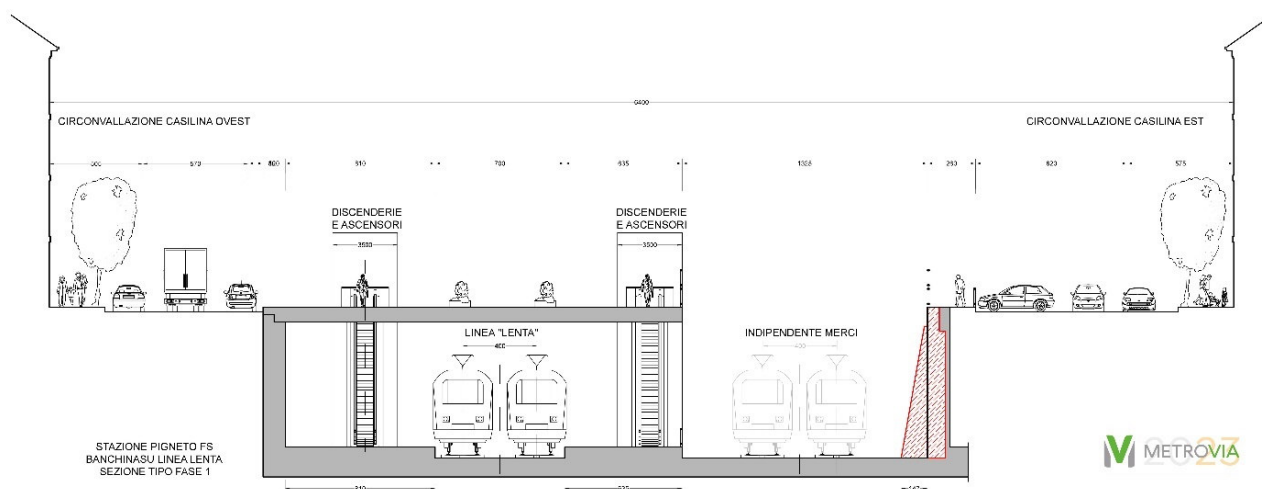


Resta da sottolineare che questo percorso tranviario **non intralcia la realizzazione delle banchine sul versante Mandrione** (estensione della stazione Pigneto), perché riprenderà il tracciato della Casilina subito dopo il marciapiede della fermata che occuperà i binari dell'attuale Laziali-Giardinetti.

Quale differenza.

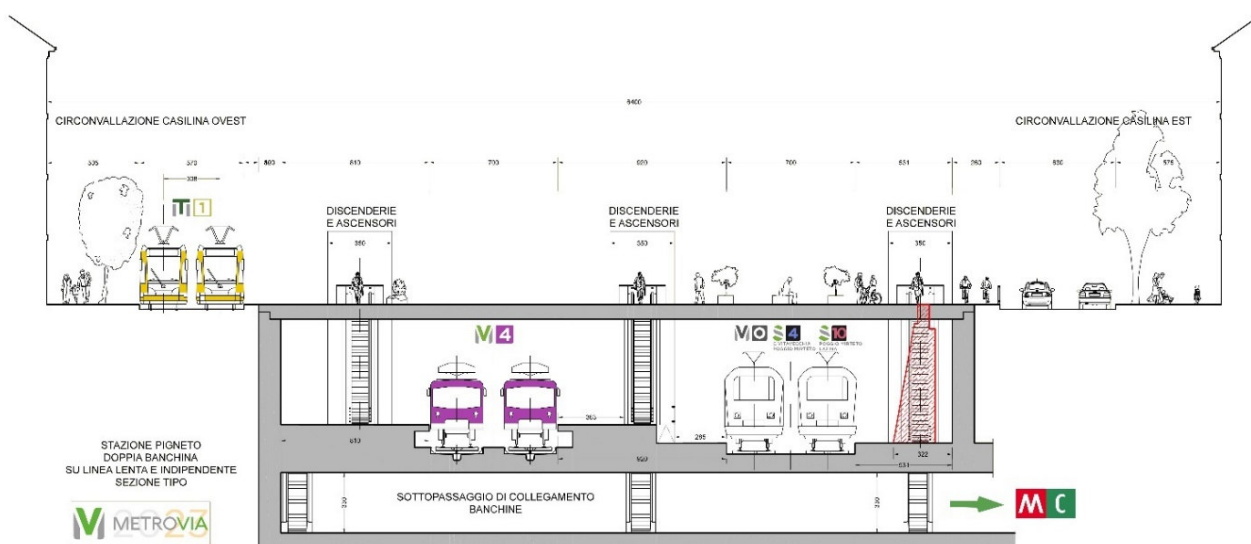
Rispetto alla situazione che si profila, **questi pochi interventi correttivi fanno una differenza sostanziale.**

Col **progetto attuale**, avremmo una stazione Pigneto con **banchine solo per una linea, senza scambio diretto con il tram né quello con la metropolitana**, pronto solo col completamento della fase 2.



La stazione Pigneto dopo la fase 1. Ferma solo una linea treni, non c'è scambio col tram, né scambio diretto con MC.

Con gli **interventi correttivi**, la stessa stazione offrirebbe invece **molte più opportunità**, moltiplicando servizi e collegamenti.



La stazione Pigneto con le modifiche proposte.

Così, una volta realizzata su entrambi i versanti (Pigneto e Mandrione), avrà le seguenti caratteristiche.

- **Tutte e 4 le coppie di binari ferroviari hanno la fermata** e scambiano per direzioni diverse. La stazione ferroviaria dunque è in grado di fare rete, quale snodo tra quattro possibili direttrici.
- **La metropolitana scambia direttamente con la ferrovia** sin dal primo lotto di lavori, facilitando e velocizzando il cambio di mezzo, che è anche incentivo ed attrazione all'uso del ferro.
- **Il tram può scambiare con tutto:** con la metropolitana grazie a una fermata posizionata di fronte all'accesso alla stazione Pigneto (quindi anche al sottopasso di collegamento con la linea C); con il versante Mandrione (quando avrà la sua stazione), grazie a una seconda fermata in corrispondenza delle linee ferroviarie dirette a Termini.

Questo è il vero nodo di scambio che ci si attende, quando si parla di rivoluzione del ferro: un'opera così importante, che ha l'ambizione di incidere sulla mobilità urbana e regionale, o diventa una stazione di **snodo vero**, o rimane uno spreco che peserà sulle potenzialità future dei trasporti della città.

Con Metrovia

Il **sistema di Metrovia** è un buon esempio per vedere come è possibile sfruttare le potenzialità della stazione, una volta realizzata sulla base delle modifiche indicate.

Nei due schemi assonometrici, **confrontiamo i servizi previsti con l'assetto attuale e quelli che potrebbero invece essere girare un domani, grazie alle modifiche.**

La stazione offrirebbe su ciascuna delle due linee un servizio diverso.

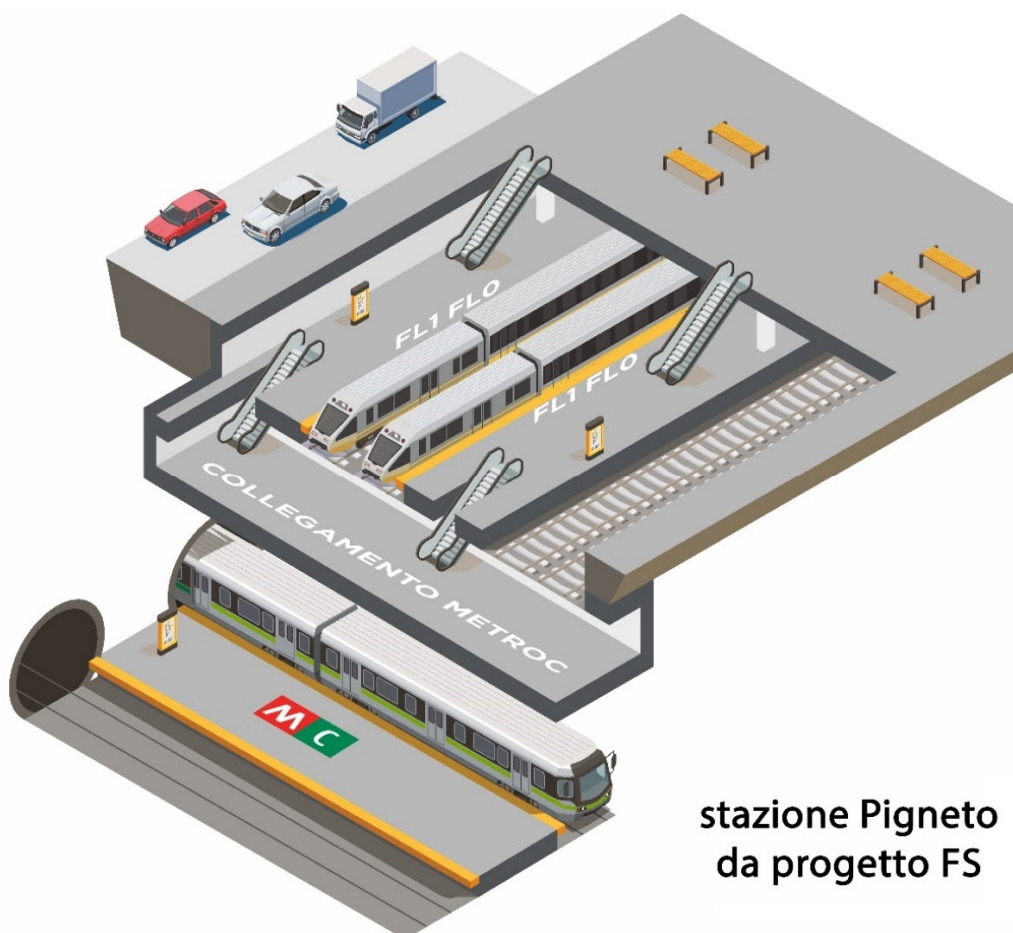
Sulla "lenta", la metro di superficie M4 (da Colle Salario a Fiumicino Aeroporto), con un servizio molto più capillare e frequente dell'attuale FL1, allestita per il trasporto urbano.

Sulla "indipendente" fermerebbero invece altri servizi ferroviari: **la MO** (Circle Line) che compie un giro ad anello chiuso; due linee suburbane, **la S4** (Poggio Mirteto-Civitavecchia) e **la S10** (Poggio Mirteto-Latina).

E poi:

Il tram scambia direttamente con la stazione (quindi coi treni e le metropolitane).

Circonvallazione Casilina Ovest, da strada carrabile diventa **"trampedonale"**, riservata a tram e pedoni.



**stazione Pigneto
da progetto FS**



**stazione Pigneto
con il sistema di Metrovia**

L'OCCASIONE URBANISTICA

Estensione dell'isola ambientale

Come nel caso di Porta Maggiore, questo intervento si rivela anche una bella occasione di riqualificazione urbana.

L'eliminazione del traffico veicolare da Circonvallazione Casilina lato ovest (la cui sede stradale, per questioni di spazio, è dedicata esclusivamente al tram) offre l'opportunità di **completare l'isola ambientale** che affianca il tratto già pedonalizzato di via del Pigneto, **estendendo la pedonalizzazione a tutte le strade del triangolo compreso tra via L'Aquila, via Casilina e Circonvallazione Casilina lato ovest**. Resterebbe carrabile al traffico locale (zona 30) solo via Pesaro e l'ultimo tratto di via Macerata. Mentre all'occorrenza, resterebbero percorribili da mezzi di emergenza alcuni assi ad accesso limitato.

L'isola ambientale si allarga dunque a Circonvallazione Casilina lato Ovest e alla sistemazione superficiale del Vallo, in un continuum a misura dei passanti.



In verde scuro la zona pedonale. In verde chiaro, l'area dove poter ricavare il parcheggio di quartiere.

La circolazione sarà perimetrale e potrà avvenire a senso unico su circonvallazione Casilina Est verso Prenestina, con affluenza da via Casilina in entrambe le direzioni (senso unico da via L'Aquila a scendere fino a Circonvallazione Casilina, doppio senso dal tratto successivo); su Prenestina può imboccare entrambi i sensi ed eventualmente riprendere via L'Aquila, anch'essa a doppio senso. Il tutto secondo lo schema dell'immagine riportata.

I parcheggi

Un ultimo importante tema è quello dei parcheggi. Togliere le auto dalle strade significa sacrificare posti macchina che restano comunque necessari al quartiere.

Per il Pigneto pedonale è possibile concordare con ferrovie la destinazione dell'**area che verrà dismessa dai binari** e che include l'ampio spazio compreso tra il ponte ferroviario per Termini e l'Acquedotto Claudio. Se in superficie quella destinazione è pensata a verde (come da ultimo progetto FS disponibile), nella parte interrata si possono ricavare numerosi parcheggi. Con il tombamento aggiuntivo del vallo in prossimità di via Casilina (da proporre per la fase 2) l'accesso sarebbe possibile con una rampa che svia da Circonvallazione Casilina Est e che conduce allo stesso livello dei binari, così da condurre le auto nella galleria esistente e raggiungere l'altro lato del rilevato ferroviario, con possibilità di ricavare un multipiano con qualche centinaio di parcheggi per i residenti.



La rampa d'ingresso da Circonvallazione Casilina Est e l'area parcheggi.

CONCLUSIONI

Sarebbe sbagliato relegare l'introduzione di varianti all'attuale progetto di FS e al tracciato del tram G a un'operazione di scarso impatto sulla mobilità: risulta chiaro come si tratti invece di passaggi fondamentali per rendere questo nodo davvero funzionale non solo per il prossimo domani, quando potrà iniziare a dare qualche primo beneficio, ma sempre più per le potenzialità di sviluppo della mobilità urbana su ferro.

Non si può dunque né aspettare, né nutrire dubbi sull'efficacia degli interventi, che sono oggettivamente necessari e migliorativi di tutto il sistema. Almeno, **bisogna dare la possibilità della realizzazione futura, realizzando tutte le predisposizioni necessarie per garantire la massima flessibilità del nodo ferroviario.** Non farlo adesso potrebbe comportare lavori troppo invasivi in futuro, che impedirebbero l'espansione del nodo. **Se non si prevede sin d'ora di allargare l'invaso del Vallo per prevedere le nuove banchine, l'alternativa sarà la demolizione e il rifacimento della copertura, opzione ovviamente troppo onerosa.**

Su questi progetti, figli di altre amministrazioni, di altri enti, di altre logiche e percorsi, Roma Capitale oggi deve far sentire forte la propria voce. Ha il potere, l'occasione e la forza per farlo, all'interno di una visione d'insieme chiara e coerente del sistema da realizzare.

Se prevale la logica del pezzettino da portare a casa comunque, mediocre o pessimo che sia, sui trasporti Roma resterà ancora una volta al palo, in balia dei ritardi epocali, delle occasioni perse, delle cose pensate male. Non ce lo possiamo più permettere.