

da **News ferroviarie** del 26 marzo 2015

120 milioni per l'anello ferroviario di Roma

di Luigi d'Ottavi

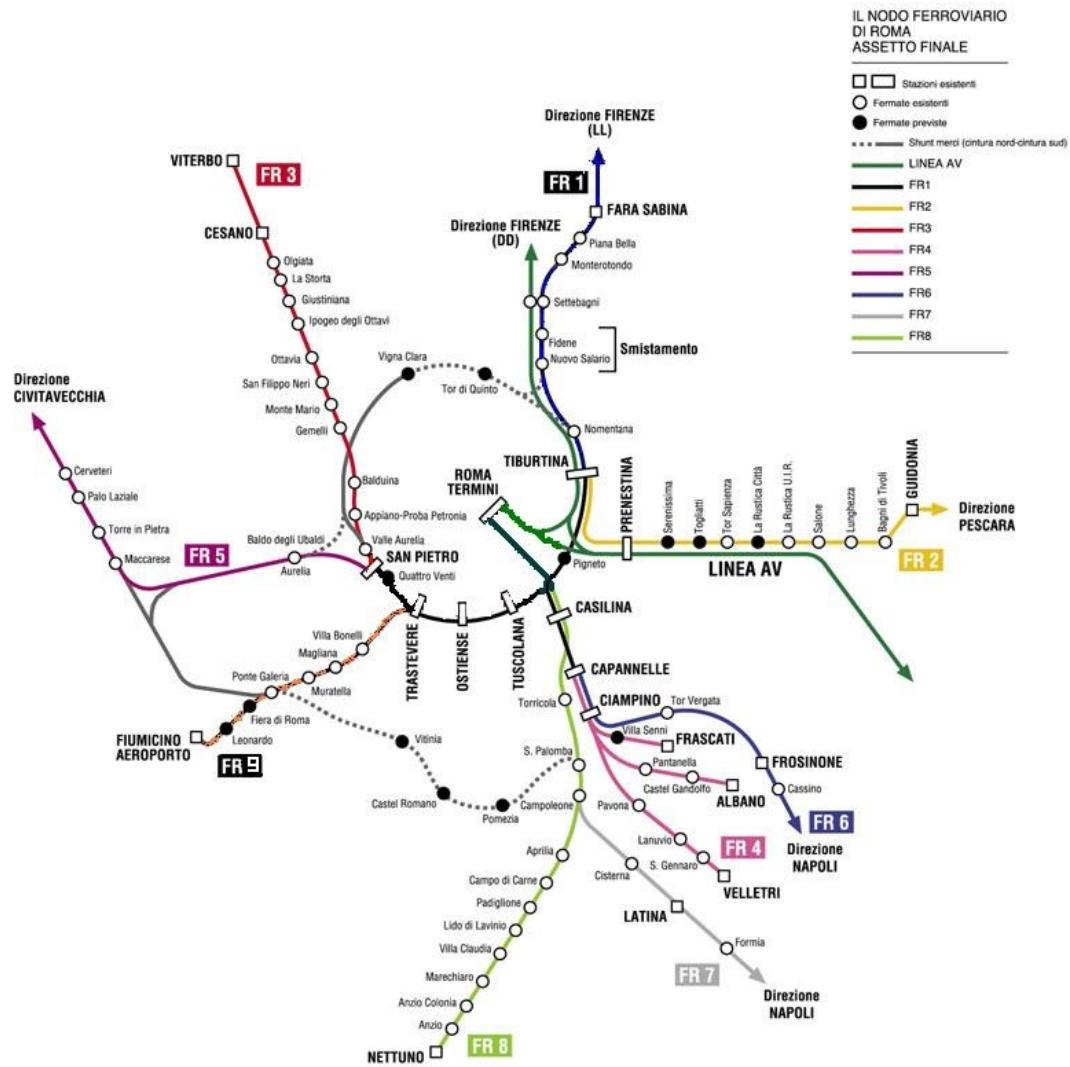
ROMA - La chiusura dell'arco nord dell'anello ferroviario romano, trascorso un secolo dalla sua ipotizzabilità (i primi progetti, sul sedime dell'attuale asse stradale "olimpica" che ne ha utilizzato le gallerie, sono del 1913), sembra avviarsi verso la sua attesa definizione. Lo scorso 18 marzo la Commissione Trasporti della Camera ha infatti espresso parere favorevole alla ridefinizione del contratto di programma Stato-RFI, inserendo una specifica somma di 120 milioni di euro per il completamento del primo tratto denominato Valle Aurelia-Vigna Clara, che prevede l'utilizzo di opere d'arte già realizzate nel 1990, dal bivio in galleria che si dirama dalla Roma - Viterbo e prosegue in parte in viadotto ed in parte in trincea, e sulla cui infrastruttura verrà realizzato il doppio binario elettrificato, fino all'altezza del capolinea provvisorio posto nel quartiere Villa Fleming. L'inaugurazione della tratta dovrebbe richiedere un paio d'anni dall'avvio dei lavori, che sono previsti entro la prossima estate secondo il cronoprogramma ipotizzato nel verbale d'intesa sottoscritto da Roma Capitale e RFI lo scorso 1° dicembre 2014.



1. Una delle opere civili già pronta da anni, per la chiusura dell'anello ferroviario romano: il ponte che attraversa via Salaria, nei pressi di Roma Smistamento. (Foto Google Maps)

La successiva futura chiusura del nodo, entro l'orizzonte 2024 con lo scavalco del Fiume Tevere nei pressi di Tor di Quinto e l'allacciamento alla Roma - Firenze con opere d'arte già predisposte tra la stazione di Nomentana e lo scalo merci di Smistamento, risponde all'esigenza di garantire una maggior flessibilità del nodo di Roma sia per i servizi regionali che per quelli passanti merci e passeggeri (compresi i collegamenti AV per l'aeroporto di Fiumicino); in particolare la disponibilità di una linea di tipo orbitale permetterà un efficace potenziamento del trasporto pubblico locale nonché l'ampliamento dell'offerta complessiva del trasporto ferroviario della capitale.

Come dichiarato dall'Assessore alla Mobilità di Roma Capitale sembra conclusa l'era mitologica degli annunci (già nel 1994 il Presidente di FS Necci stimava la chiusura dell'anello per il Giubileo del 2000), mentre risorse finanziarie concrete unitamente ad un miglior partenariato tra Comune e Ferrovie dello Stato Italiane dovrebbero preludere ad una fattibilità reale dell'operazione.



2. La rete ferroviaria di Roma e provincia, con tratteggiato nella zona nord il tracciato che dovrebbe chiudere l'anello su ferro della Capitale.

Sul punto va ricordato che l'opera presenta non solo difficoltà tecniche ma anche "sociali" attesa la necessità di completare lo sgombero del settimo ferrovia attraverso la delocalizzazione di attività abusive sviluppatesi nel corso degli anni, senza contare le successive criticità di esercizio derivanti dalla gestione di una diramazione tronca fino alla definitiva attuazione della "Cintura Roma nord" (questa la vecchia denominazione).

Una sfida da vincere per guadagnare gli anelli delle Olimpiadi Roma-2024, una specie di ristoro ferroviario delle Olimpiadi del 1960 che videro prevalere la costruzione dell'asse stradale "Olimpica" al posto dell'anello ferroviario, meglio conosciuto dai romani solo perchè rappresenta il limite virtuale per le politiche tariffarie sull'ambiente.

Luigi d'Ottavi - 26 marzo 2015

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003