

Lavori pubblici. Con il volano della candidatura, entro il 2020 previsti 1,9 miliardi di investimenti per completare la rete ferroviaria

Un anello per Roma olimpica

Per il 2013 il collegamento rapido tra Fiumicino e il nodo Tav della Tiburtina

Andrea Gagliardi

ROMA

La chiusura del cerchio è più vicina. Grazie al volano della candidatura per le Olimpiadi del 2020. Se ne parla da decenni, ma il completamento dell'anello ferroviario all'interno della capitale sembra un obiettivo raggiungibile dopo l'accordo siglato lo scorso 22 marzo dal tavolo tecnico tra Comune di Roma e gruppo **Ferrovie dello Stato**. Un accordo che individua una serie di interventi ferroviari prioritari, da realizzare entro i prossimi 10 anni. Per investimenti previsti di circa 1,9 miliardi e un impatto occupazionale stimato in oltre 23mila addetti.

Fulcro dell'accordo è la chiusura della cintura ferroviaria romana nel 2020: un'opera del valore di circa 540 milioni, ai quali vanno aggiunti 300 milioni per le interconnessioni con le metropolitane e le linee regionali su ferro. Per un totale di 840 milioni e 14 mila occupati nei cantieri. Sono previsti il completamento di un tratto di circa 11 km di binari nella zona nord di Roma e almeno tre nuove fermate (più due opzionali). Una di queste, quella di Vigna Clara, costruita in occasione dei mondiali di calcio del 1990, va riattivata e terminata: funzionò solo per una decina di giorni e poi fu chiusa e abbandonata a seguito di un'indagine della magistratura.

La tappa intermedia è fissata nel 2013, anno in cui il Comitato olimpico internazionale (Cio) sceglierà la sede delle Olimpiadi 2020. «I primi interventi da realizzare di qui ai prossimi tre anni - spiega Sergio Marchi, assessore alla mobilità e ai trasporti del Comune di Roma - consistono nell'ammodernamento della tecnologia di segnalamento, nel potenziamento dei nodi ferroviari di Tuscolana, Ostiense e Tiburtina, e nella creazione della stazione di Pigneto (Roma est), che diventerà il più importante nodo di scambio della città, con il transito delle linee ferroviarie regionali FR1 (Orte-Fiumicino aeroporto), FR3 (Roma-Viterbo), FR4 (Roma-Frascati), FR6 (Roma-Frosinone-Cassino) e della futura linea C della metropolitana».

Sempre nel 2013 è prevista l'entrata in funzione di un nuovo servizio ("Leonardo Express") di collegamento rapido tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma Tiburtina. Un servizio identico a quello attuale per Termini, ma non diretto: sono previsti scali a Ostiense, Tuscolana e Pigneto. L'obiettivo è collegare Fiumicino ai nodi **dell'alta velocità**, concentrati nella nuova stazione di Tiburtina, il cui completamento è previsto per fine 2010.

Con l'entrata in funzione dell'anello, nel tratto nord Tiburtina-San Pietro ci sarà un treno ogni

15 minuti (7,5 minuti nella fascia di punta). Mentre nel tratto sud-est tra Ostiense e Tiburtina sono previsti 16 treni l'ora. «L'anello è pensato in un'ottica di trasporto prevalente di passeggeri - aggiunge Marchi - senza escludere il trasporto merci dirette nella capitale». Altra novità è la modalità di gestione degli investimenti. Per ogni intervento sarà costituito un comitato di progetto composto da un rappresentante ciascuno di amministrazione comunale, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (nata a inizio 2010, con funzioni di pianificazione) e Gruppo Fs. L'obiettivo è monitorare meglio procedure e lavori.

C'è intesa sul budget necessario di qui al 2020 (1,9 miliardi), ma sull'entità delle risorse da reperire subito all'interno del contratto di programma rinnovato nel 2008 tra ministero delle Infrastrutture e Rete ferroviaria italiana (Rfi) c'è ancora una contrattazione in atto. «La nostra stima è che servano circa 700 milioni per i lavori a Roma da qui al 2013 - conclude Marchi -. Entro l'estate firmeremo un nuovo accordo quadro con ministero Infrastrutture, Ferrovie, Regione, e Province laziali. Ogni ente farà la sua parte per trovare le risorse necessarie per le opere da eseguire nei prossimi 10 anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DETTAGLIO

1,9 miliardi €

L'importo totale
Il costo dei lavori da realizzare di qui al 2020

23mila

Gli addetti
Il volano occupazionale che dovrebbero creare gli interventi

540 milioni €

L'anello
Il valore del completamento del passante ferroviario

300 milioni €

Le interconnessioni
La spesa per collegare metropolitane e linee regionali

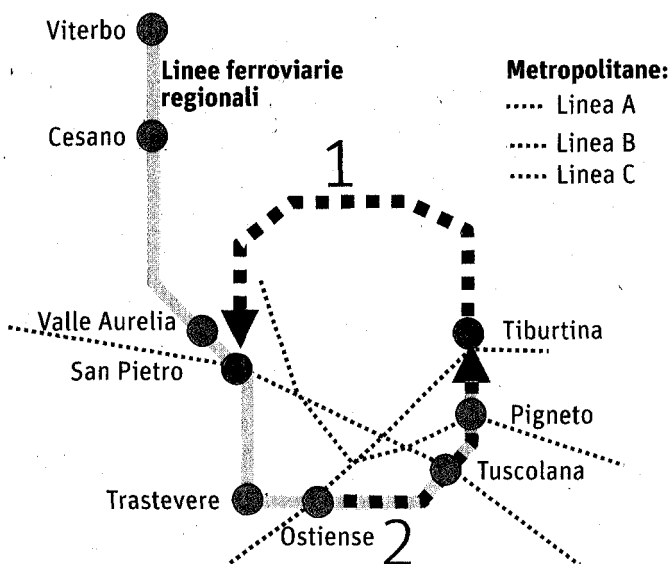
15 minuti

La frequenza dei treni
Nella parte nord dell'anello

700 milioni €

Le risorse urgenti
Per i lavori di qui al 2013

Il cuore del progetto



1: Tratto nord

Con l'entrata in funzione del tratto nord dell'anello ferroviario metropolitano - compreso tra la stazione Tiburtina e San Pietro - gli utenti potranno usufruire di un treno ogni 15 minuti. Ma la frequenza salirà a un convoglio ogni 7 minuti e mezzo durante le ore di punta. Complessivamente il tratto in progetto sarà lungo circa undici chilometri

2: Tratto sud-est

Il tratto nella parte sud orientale della capitale chiuderà il cerchio collegando la stazione Ostiense con quella Tiburtina. A regime è previsto il transito di sedici treni ogni ora. Il completamento dell'anello ferroviario consentirà una interconnessione funzionale con le linee della metropolitana, con l'alta velocità e con le linee ferroviarie regionali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.