

## **Fondi di caffè – Divinazioni e riflessioni sul futuro del trasporto casilino**

### **Presentazione**

Dopo un mese di attività e rilevazioni, con la conclusione del primo ciclo di Caffè del Trenino si è potuto elaborare il presente documento di proposte e scenari per il trasporto e la viabilità di via Casilina: da questa esperienza nasce *Fondi di Caffè* con lo scopo di sintetizzare le opinioni e le proposte dei cittadini raccolte nel mese di settembre.

Abbiamo osservato che ultimamente non si sono voluti utilizzare gli strumenti necessari alla corretta programmazione di provvedimenti sulla mobilità quali l'Agenda per la Mobilità e l'ascolto dei cittadini. Con la soppressione del treno e l'istituzione della ridondante navetta Parco di Centocelle – Centocelle – Parco di Centocelle l'unico risultato conseguito è stato una notevole riduzione della qualità del trasporto pubblico lungo l'asse casilino.

Ci auguriamo pertanto che *Fondi di Caffè* possa essere d'aiuto a tutti coloro che affronteranno il difficile tema della riorganizzazione del trasporto pubblico in questo quadrante della città.

*Carlo A. T., cittadino di Roma e autore del blog Sferragliamenti dalla Casilina*

### **Considerazioni storiche**

Il 1° febbraio 1980 si annunciava la prossima chiusura dell'ultimo tratto delle tranvie dei Castelli Romani "Termini – Cinecittà" in vista dell'attivazione della metro A. Il 15 la tranvia fu chiusa e il 16 aprì al pubblico la metropolitana Cinecittà – Ottaviano con una frequenza di un treno ogni 5 minuti. Complessivamente i cittadini dell'Appio/Tuscolano ottennero un miglioramento del servizio già esistente verso Termini e interquartiere, nonché un valore aggiunto dato dalla facile accessibilità al centro storico e al quartiere Prati.

Il caso di via Casilina è assimilabile per alcuni aspetti alle vicende di via Appia e via Tuscolana nel 1980. In primo luogo la linea C nella sezione Torrenova – Pantano corre sostanzialmente sul tracciato della ex ferrovia Roma – Fiuggi: è innegabile in questo tratto il generale miglioramento del collegamento in termini di confort, frequenza e velocità.

Il 3 agosto 2015, poiché probabilmente si è pensato che la metro C potesse supplire completamente al trasporto di via Casilina, si è attuata la limitazione della ferrovia Roma – Giardinetti a Centocelle, in attesa della costruzione di un capolinea a Parco di Centocelle. Questo provvedimento ha suscitato effetti molto negativi sulla mobilità cittadina, nonché sulla qualità della vita degli abitanti.

Infatti, a differenza di quanto accaduto su via Appia e Tuscolana nel 1980, la metropolitana non è riuscita a sostituire la ferrovia concessa.

### **Riflessioni e proposte sulla Roma - Giardinetti**

In primo luogo si è persa un'importante funzione di adduzione tra fermata e fermata e la mobilità interquartiere è stata fortemente disincentivata a causa della frequenza di passaggi ridotta della nuova infrastruttura (12 minuti nel tratto Alessandrino – Pantano). A questo dato si è aggiunto il peggioramento dell'accessibilità del nodo Termini: la navetta bus circolare 50x (Termini – Pigneto – Termini) impiega un tempo variabile tra i 15 e i 40 minuti per compiere il collegamento Pigneto – Termini o viceversa, a seconda delle condizioni del traffico lungo via Casilina Vecchia, a piazza di Porta Maggiore, lungo via di Porta Maggiore. In particolare, le precarie condizioni del nodo di Porta Maggiore possono determinare estremi,

ma non rari, casi di blocchi completi della circolazione, tali da dover sospendere o limitare addirittura anche l'esercizio tranviario.

Sono stati confrontati i seguenti itinerari partendo dalle stazioni della tratta sospesa:

	Treno Roma - Giardinetti	Metro C + 50x
Giardinetti – Termini	36' + 7' a piedi = 43'	7' a piedi + 20' metro + 20' bus 50x = 47'
Torre Maura – Termini	32' + 7' a piedi = 39'	8' a piedi + 19' metro + 20' bus 50x = 47'
Torre Spaccata – Termini	30' + 7' a piedi = 37'	15' metro + 20' bus 50x = 35'
Grano – Termini	26' + 7' a piedi = 33'	5' a piedi + 12' metro + 20' bus 50x = 37'
Centocelle – Termini	21' + 7' a piedi = 28'	5' a piedi + 10' metro + 20' bus 50x = 35'
Alessandrino – Torpignattara	15'	2' metro + 5' a piedi + 8' trenino = 15'
Giardinetti – Pigneto	30' + 5' a piedi = 35'	19' metro
Giardinetti - Centocelle	15'	8' + 7' a piedi = 15'

\* I tempi riportati rappresentano una media di misurazioni registrate in diversi orari e giorni senza conteggiare l'attesa. I tempi della Roma – Giardinetti sono stati ricavati da un video del 2 agosto 2015: la ferrovia, correndo in sede al più protetta, ha un lasso di oscillazione in relazione al traffico cittadino minimo.

Come è evidente la combinazione di metro + autobus 50x risulta essere generalmente sconveniente, al più equivalente, ma mai vantaggiosa rispetto al treno Roma – Giardinetti, per il quale è stato conteggiato anche il tempo aggiuntivo necessario per percorrere a piedi il tratto Laziali – Termini. Ciò è dovuto in parte alla posizione delle fermate della metropolitana, che non servono il baricentro dei quartieri: Torre Maura si trova su via Walter Tobagi, Giardinetti è ben lontana dal GRA e dalla borgata storica. L'attuale configurazione della mobilità verso Termini peggiora ulteriormente se si vanno a conteggiare anche i tempi di attesa per il cambio di mezzo al Pigneto.

A supporto della tesi sono anche i dati sul traffico della metropolitana. La crescita sostanziale del numero di utenti, da 10.000 a 30.000 unità, si è infatti determinata esclusivamente con l'apertura dell'ulteriore tratta Parco di Centocelle – Lodi e non certamente con la sospensione della tratta ferroviaria Centocelle – Giardinetti. **In sintesi la ferrovia e la metropolitana hanno sempre goduto di una loro autonomia in quanto hanno funzioni e destinazioni ben differenti.**

**E' un fatto che la limitazione della ferrovia a Centocelle abbia eliminato gli unici punti di scambio che la linea C aveva con la rete su ferro di Roma.**

Si è inoltre osservato che la ferrovia avrebbe potuto facilmente espletare le funzioni del 50x attraverso la creazione di un percorso pedonale simile a quelli Lodi – San Giovanni e Lodi – Re di Roma e con l'economica riqualificazione della fermata S. Elena.

Nel complesso la sostituzione della tratta Centocelle – Giardinetti della ferrovia con la metro C non ha apportato i benefici conseguiti con l'apertura della metro A nel 1980: il nuovo collegamento a Termini è indiretto e svantaggioso nella quasi totalità dei casi e l'accessibilità al centro storico non sarà disponibile prima del 2021 con l'apertura della tratta T3 San Giovanni – Colosseo.

Alla luce di queste evidenze e considerando anche l'ulteriore costo che si dovrebbe sostenere per smantellare l'infrastruttura, il ripristino della tratta Centocelle – Giardinetti appare un provvedimento di interesse prioritario, contestualmente alla progettazione del prolungamento a binario unico da Termini/Laziali a Termini/Manin.

La riapertura della linea completa e il breve, ma significativo, prolungamento nei pressi della stazione Termini si inseriscono in un più grande progetto di trasformare la ferrovia in una metropolitana di superficie con l'ulteriore estensione, anche in un'ottica "olimpica", alla zona di Tor Vergata, che di fatto non ha beneficiato della presenza della linea C per la lontananza dell'infrastruttura.

## **Metropolitana linea C**

La metropolitana costituisce quello che indubbiamente deve essere l'asse di trasporto portante del quadrante est. Tuttavia il tracciato ancora incompleto la renderà con l'arrivo a San Giovanni una vera e propria diramazione della linea A, con un traffico scambiato simile a quello tra metro B e ferrovia Roma – Lido. Nel mese di settembre si è osservato che il pendolarismo della metro C è fortemente accentuato durante la mattina con livelli di saturazione prossimi all'80% già da Torrenova e con una media di 200 passeggeri/treno durante il resto della giornata. Altresì si è notato lo scarso utilizzo delle corse limitate Lodi – Alessandrino, indice del fatto che buona parte dell'utenza proviene dall'estrema periferia di Roma.

Pertanto alla luce dei fatti osservati, si propone la discussione di un nuovo modello di esercizio che preveda almeno nella fascia oraria 6:30 – 10:00 corse limitate a Grotte Celoni ogni 6' e complete a Pantano ogni 12', valutando contemporaneamente la soppressione delle limitate Lodi – Alessandrino in favore di una gestione più flessibile del servizio.

La frequenza a 6 minuti fino a Grotte Celoni è attuabile con l'impiego di ulteriori 2 treni, già disponibili nella flotta come riserve, e garantirebbe sostanziali benefici sul grado di affollamento e sulla regolarità di esercizio. I 5 treni impiegati per le limitate al termine del servizio potranno essere parcheggiati sui binari 2 – 4 di Grotte Celoni, sui tronchini di inversione di Pantano, sul tronchino di inversione di Alessandrino.

Sono richieste inoltre delucidazioni circa il presunto ulteriore ritardo, dal 2016 al 2018, che si avrà per completare la stazione San Giovanni. Pur tenendo conto che senza le comunicazioni tra binari pari-dispari del pozzo 3.3 le frequenze subiranno un lieve peggioramento, non appare affatto conveniente tenere chiusa per circa 2 anni una stazione conclusa e pronta ad essere utilizzata.

## **Conclusioni**

Alle incertezze progettuali della metro C e ai suoi lunghissimi tempi di realizzazione fa da inquietante contrappeso la rapidità e la decisione con la quale in un agosto deserto è stata chiusa la ferrovia Centocelle–Giardianetti di superficie. Come dire, per limitare un servizio pubblico non vi sono mai incertezze e indecisioni.

**Il treno della Casilina ci offre l'occasione unica e irripetibile, se non l'ultima, per rimediare agli errori perpetrati nel passato quando in omaggio ad una crescente motorizzazione si chiudevano con poca o nulla lungimiranza intere linee tranviarie e ferroviarie.** Sarà lo spartiacque tra due visioni: una di maggiore vivibilità e sostenibilità recuperando con progetti di prolungamento a Tor Vergata su modelli *stadtbahn* europei anche una importante funzione di vettore urbanistico, l'altra è bene conosciuta con i suoi doni di invivibilità, traffico, inquinamento, maggiore motorizzazione.