

1. CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Linea: Roma – Viterbo

Tratta in esame: tra la fermata *Valle Aurelia - Anastasio II* e la stazione di *Monte Mario*

Lunghezza del tratto in esame: 5 km

2. IL RUOLO DELLE GREENWAYS IN AMBITO URBANO

Nel corso degli ultimi anni la domanda di mobilità in ambito urbano è andata modificandosi: la richiesta di spostamenti a fini ricreativi sta diventando uguale o addirittura superiore a quella della mobilità sistematica. Questo fenomeno di crescita è legato a diversi fattori tra i quali l'invecchiamento della popolazione e la crescita della flessibilità nell'orario di lavoro e porta, sempre più spesso, ad una domanda di mobilità non motorizzata che copre l'arco di tutta la giornata per tutti i giorni della settimana.

In quest'ottica la creazione di un sistema di greenways urbane basato su di una rete di percorsi dedicati al traffico non motorizzato che permetta di muoversi in modo sicuro nelle città e di fruire degli spazi verdi metropolitani, rappresenta una prospettiva di grande interesse.

Inoltre le greenways, in ambito urbano, oltre a costituire uno “spazio” dedicato alla mobilità (dolce e non motorizzata), alla ricreazione e al turismo, possono rappresentare un'importante occasione di riqualificazione delle aree più degradate della città, contribuendo a migliorare la qualità dello spazio urbano e, in senso più ampio generale, la “qualità della vita”.

3. IL PROGETTO

A partire dalla fine degli anni '80, il Comune di Roma ha avviato una politica volta al recupero e alla riqualificazione della città e dell'ambiente urbano, attraverso, tra l'altro, la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e di nuove sistemazione a verde (fig. 3.1).

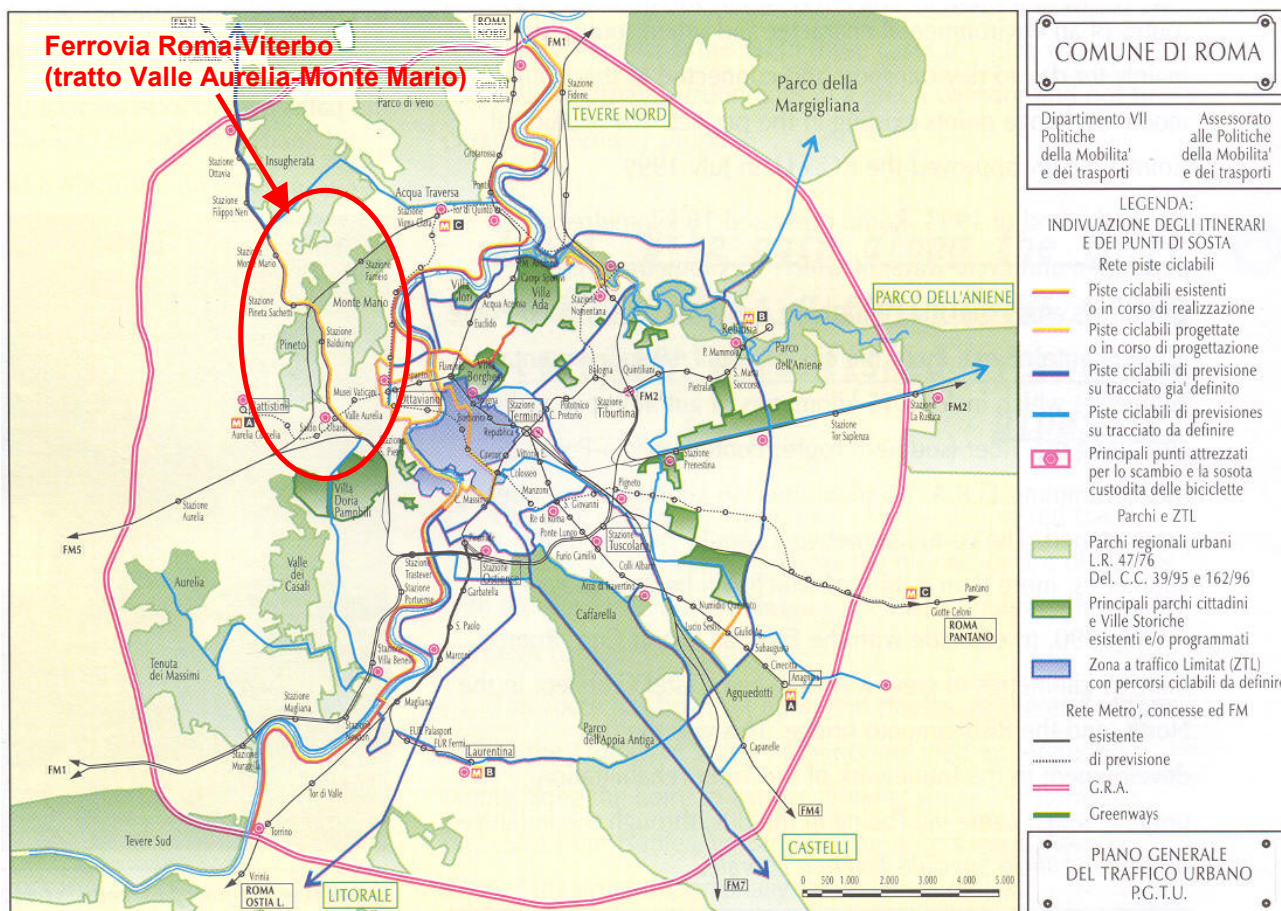


Fig. 3.1 Piano dei percorsi ciclabili e sistema delle aree verdi del Comune di Roma.

In tale contesto, nel 1994 fu stipulato un primo accordo tra l'allora società Ferrovie dello Stato e il Comune di Roma, per avviare un programma di interventi sulle infrastrutture ferroviarie rientranti nel territorio comunale, al fine di una loro trasformazione in "servizio metropolitano". Tale programma prevedeva sia interventi di adeguamento delle linee esistenti sia la costruzione di nuovi tratti. L'elemento innovativo di questi interventi era che, per la prima volta, l'Amministrazione Comunale voleva dare a queste opere non solo una valenza infrastrutturale, ma anche un importante significato in termini di riqualificazione urbana. Si pensava, infatti, mediante l'interramento di

alcune tratte, di recuperare diversi ettari di terreno da destinare alla realizzazione di spazi verdi, comprendenti anche percorsi ciclo-pedonali ed attrezzature sportive, di importanza non solo locale, ma inseriti in un più ampio sistema di mobilità ciclabile e zone verdi esteso a tutta l'area urbana.

Naturalmente, ogni intervento avrebbe avuto caratteristiche proprie in funzione delle specifiche situazioni in cui ci si sarebbe trovati ad operare. In termini generali, tuttavia, l'obiettivo era quello di accompagnare alla realizzazione di importanti opere ferroviarie, significativi interventi sulle aree urbanizzate circostanti, principalmente a carattere ambientale.

Tra le linee ferroviarie oggetto di tali interventi vi è anche la Roma-Viterbo, per la quale, tra il 1998 e il 2000, FS ha proceduto al raddoppio del tratto Roma S. Pietro-Cesano (ridenominato FM3) e all'interramento di un tratto di circa 5 km tra Valle Aurelia e Monte Mario (fig. 3.2).

Nel progetto di ITALFERR è prevista, contemporaneamente, la realizzazione, sopra la struttura di copertura della linea, di un'area verde lineare di circa 7 ha, con annesso percorso ciclo-pedonale. Quest'opera dovrebbe essere realizzata dall'Amministrazione comunale, ma attualmente i lavori non sono ancora iniziati (fig. 3.3).

L'obiettivo di questo intervento di riqualificazione ambientale è quello di creare degli spazi verdi facilmente accessibili da parte delle popolazioni residenti nelle zone adiacenti, che colleghino, mediante un percorso "nel verde", le altre aree verdi già esistenti accanto alla ferrovia (S. Maria della Pietà, Pineto, Monte Ciocci).



Fig 3.2 A – Alcune immagini dell'intervento di copertura della linea eseguito da FS.



Fig 3.2 B – Alcune immagini dell'intervento di copertura della linea eseguito da FS.

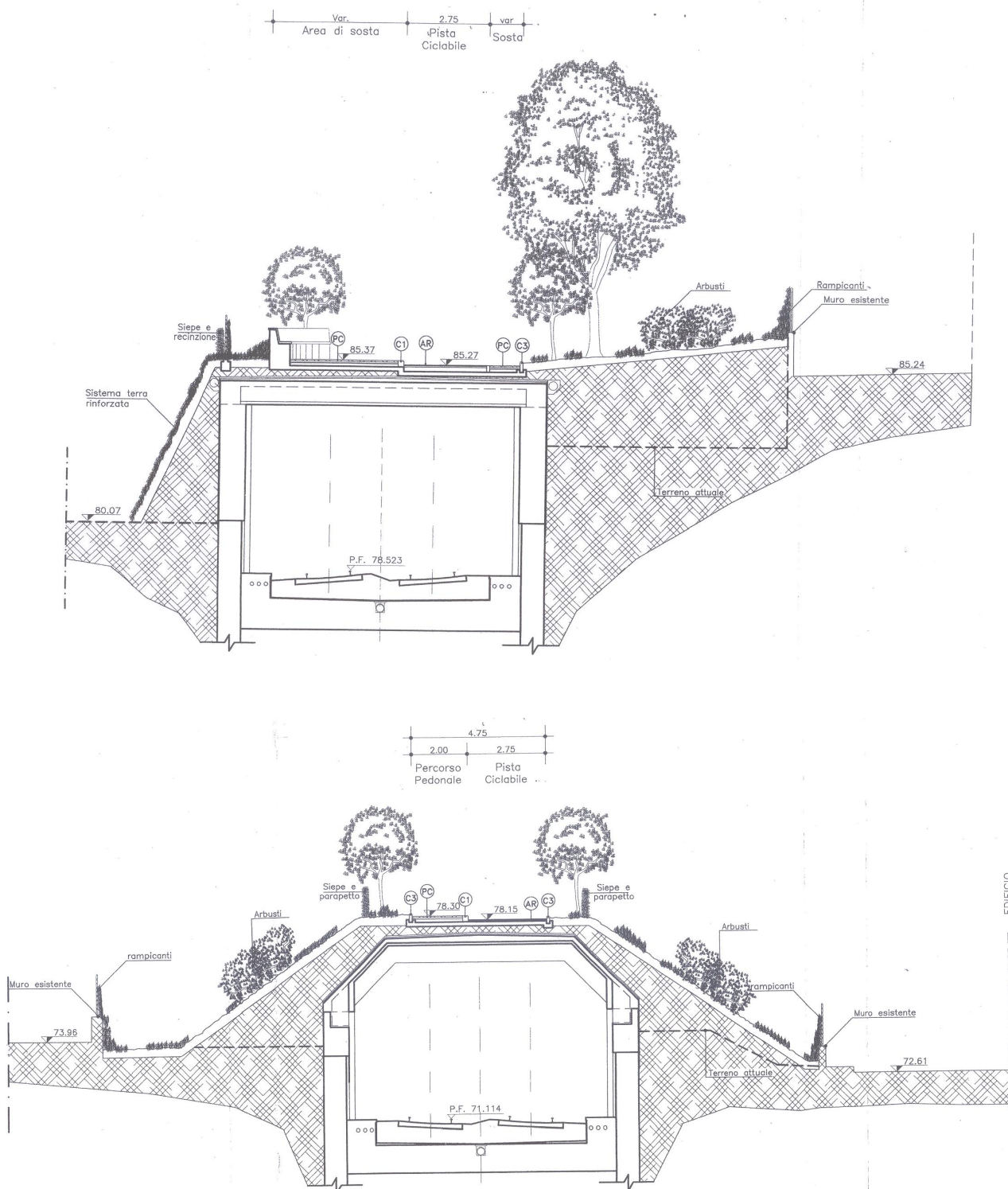


Fig 3.2 – Alcune sezioni dell'intervento previsto

4. ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL PROGETTO

L'intervento di sistemazione a verde e di realizzazione di un percorso ciclo-pedonale sulla copertura della linea Roma-Viterbo proposto da ITALFERR presenta un carattere fortemente innovativo nell'ambito delle politiche di riqualificazione urbana attuate dalle grandi città italiane. È infatti la prima volta in Italia che viene pensato (e si spera presto attuato) un intervento di questo genere.

Il progetto mira a costituire un percorso ciclo-pedonale continuo che, passando sempre all'interno di zone a verde, dalla fermata di Valle Aurelia consenta di arrivare fino alla stazione di Monte Mario, attraversando tutta la zona nord-ovest della città.

Non essendo tuttavia disponibile, per l'intero tratto, la copertura della linea ferroviaria, che in alcuni punti corre a cielo aperto o già in galleria, al fine di garantire la continuità del percorso, in tali tratti è stata prevista la realizzazione della pista accanto alla ferrovia, sfruttando opportunamente il sistema del verde già esistente nella zona (Tavola 1).

Il suddetto percorso ciclo-pedonale sarà accompagnato da adeguate aree di sosta, provviste anche di fontanelle, già previste nel progetto, e poste a distanza tale l'una dall'altra da soddisfare i bisogni sia di pedoni che di ciclisti.

Particolare attenzione dovrà essere posta nella progettazione dei 7 attraversamenti e dei "punti critici" che si vengono a creare tra il percorso in progetto e la rete viaria, localizzati principalmente in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza agli utenti più deboli (Tavola 2).

In tal senso è importante considerare le seguenti necessità:

- garantire un'ottima *visuale* sia agli utenti non motorizzati sia agli automobilisti;
- fornire adeguati *spazi di sosta* in condizioni di sicurezza per gli utenti del percorso verde in attesa di attraversare;
- predisporre una *segnaletica orizzontale e verticale* chiara e di facile lettura, preferibilmente illuminata e mantenuta in perfette condizioni, che avverta e richiami l'attenzione di tutti i soggetti coinvolti.

Inoltre, sarebbe auspicabile il prolungamento del percorso previsto in direzione sud, dopo la galleria di "Monte Ciocci", fino alla stazione di Roma S. Pietro, comoda via di accesso per la Città del Vaticano, sfruttando il vecchio viadotto "Valle Aurelia" (fig. 4.1), attualmente non più utilizzato per il traffico ferroviario in quanto, con il raddoppio della linea, ne è stato realizzato un'altro ex-novo, ed eventualmente anche la vecchia galleria "Villa Alberici", qualora le sue condizioni attuali ne

consentano il recupero (Tavola 2). In questo modo, infatti, si potrebbe creare un'importante connessione con la Città del Vaticano, che attribuirebbe all'intero percorso una significativa valenza turistica e storico-culturale.



Fig. 4.1 – Vecchio viadotto “Valle Aurelia”

Da ultimo, si vuole formulare un'osservazione di tipo generale relativa alle *linee guida di progettazione* del percorso verde da realizzare sulla copertura della linea. Al riguardo va sottolineata l'importanza che il progetto non si concretizzi in una mera pista ciclo-pedonale, ma che risulti strutturato come una zona verde lineare, con separazione tra via pedonale e pista ciclabile, dotato di opportune aree di sosta nel verde (fig.4.2).

Tali aree andranno realizzate con strutture e arredi semplici e robusti, adottando essenze forti e adattabili al contesto urbano che, al contempo, garantiscano livelli di confort e piacevolezza visuale adeguata.

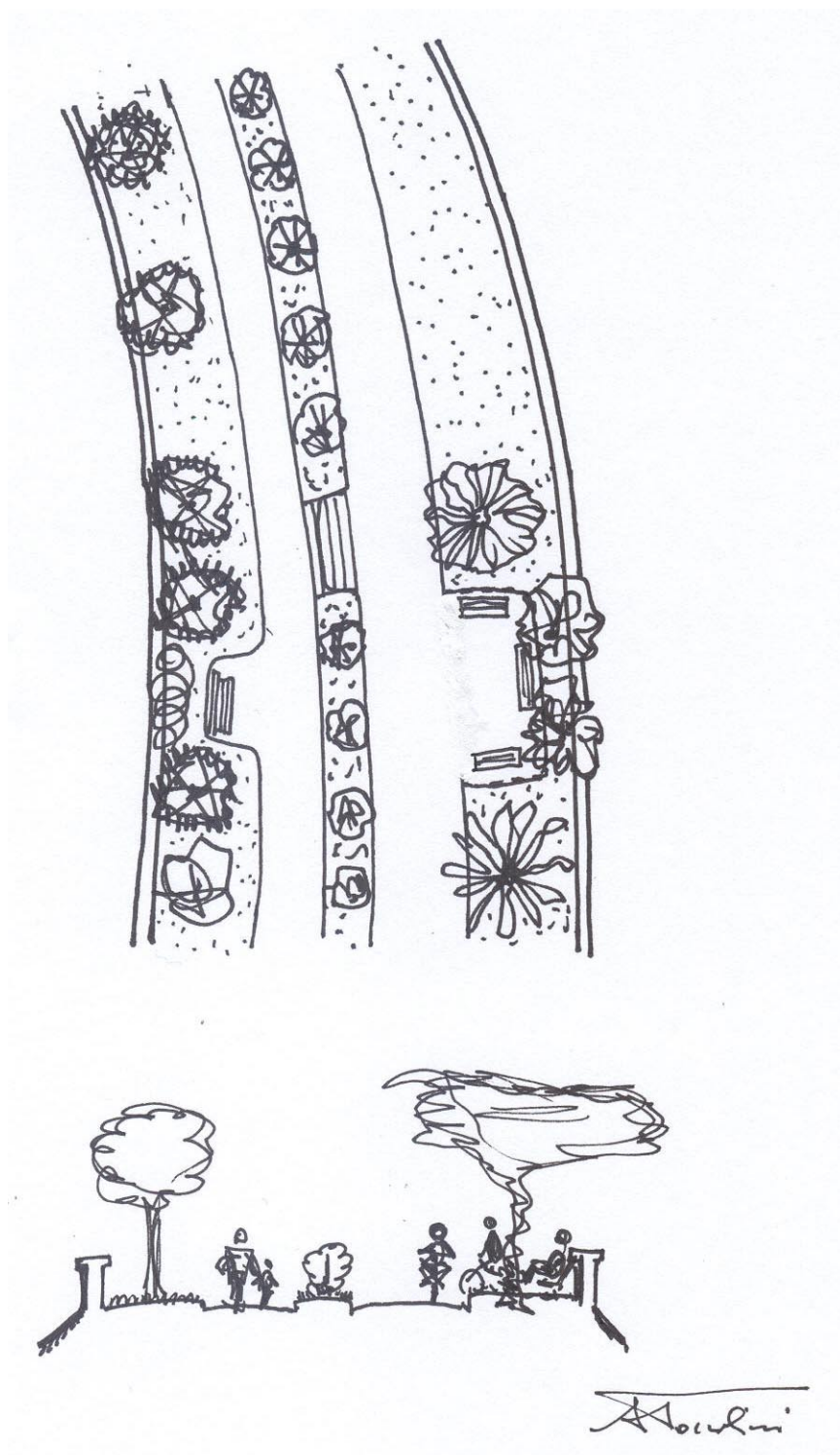


Fig. 4.2 – Schema e sezione di percorso verde urbano.