

**DOSSIER CONCLUSIVO RFI DEL DIBATTITO PUBBLICO AI SENSI DELL'ART. 9
COMMA 2 DEL DPCM 76/2018**

**PROGETTO CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI ROMA
LOTTO 1B: TRATTA VIGNA CLARA – TOR DI QUINTO
LOTTO 2: TRATTA TOR DI QUINTO - VAL D'ALA E MODIFICHE AL
PRG TIBURTINA**

L'intervento complessivo di chiusura dell'anello ferroviario di Roma (Global Project) prevede la realizzazione di un collegamento a doppio binario fra la stazione di Valle Aurelia e la stazione di Val d'Ala e di due nuove bretelle di connessione dell'anello con la linea Tirrenica (Bivio Pineto – stazione Aurelia) e la Linea Lenta per Firenze (Bivio Tor di Quinto - Smistamento). L'obiettivo dell'intervento è quello di potenziare l'offerta commerciale passeggeri nel nodo e di creare un itinerario di gronda alla capitale per il traffico merci.

Il progetto si articola in n. 4 Lotti (Lotto 1 A, Lotto 1 B, Lotto 2 e Lotto 3) descritti nel seguito:

- **Lotto 1A:** Raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;
- **Lotto 1B** (oggetto del presente dibattito pubblico): nuovo collegamento a doppio binario Vigna Clara - Tor di Quinto con interscambio a Tor di Quinto tra la nuova linea e la linea Roma Civitacastellana Viterbo, sviluppo 1900 m;
- **Lotto 2** (oggetto del presente dibattito pubblico): nuovo collegamento a doppio binario Tor di Quinto – Val d'Ala di sviluppo 2600 m – e modifiche al PRG Tiburtina;
- **Lotto 3:** Tratta Bivio Pineto – Stazione Aurelia e tratta Bivio Tor di Quinto – Smistamento.

I principali **elementi qualificanti** l'intervento dal punto di vista funzionale sono:

- il raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara, attivata a singolo binario in data 12/06/2022 (Lotto 1A non oggetto del presente Dossier);
- la realizzazione del nuovo tracciato a doppio binario tra Vigna Clara e la stazione di Val d'Ala comprensiva della nuova stazione di Tor di Quinto, che avrà anche una funzione di interscambio con l'omonima fermata sulla linea Roma – Viterbo, gestita da ASTRAL, che verrà spostata in adiacenza alla stazione ferroviaria;
- le modifiche del fascio binari della stazione di Roma Tiburtina al fine di consentire ai binari della linea Indipendente merci di attestarsi sui binari 1 e 2 est di Tiburtina;
- la realizzazione dell'accesso all'impianto merci di Roma Smistamento e l'interconnessione con la linea Roma – Grosseto che favorirà nuovi servizi e maggiore flessibilità per le circolazioni all'interno del nodo ferroviario di Roma (Lotto 3 non oggetto del presente Dossier).

I principali **benefici** derivanti dalla chiusura dell'anello sono i seguenti:

- la possibilità di offrire nuovi servizi metropolitani, anche ad anello;
- l'incremento dell'accessibilità diretta ai servizi ferroviari per i municipi nell'area nord di Roma;



- il potenziamento delle connessioni tra i diversi sistemi di trasporto, stradale, ferroviario e rete TPL, garantendo una migliore integrazione tra essi, in particolare tramite l'interscambio con i servizi ferroviari della linea Roma Viterbo gestita da ASTRAL in corrispondenza di Tor di Quinto;
- una maggiore flessibilità nell'esercizio ferroviario del nodo di Roma in condizioni di circolazione perturbata, per tutti i tipi di traffico regionale (traffico prevalente sull'anello), lunga percorrenza e merci;
- lo sviluppo della mobilità collettiva e l'incremento delle prestazioni di trasporto, in termini di tempi di percorrenza, miglioramento della qualità e dell'affidabilità del servizio;
- la riduzione delle emissioni di CO2 e quindi degli impatti sul cambiamento climatico.

Il presente Dossier Conclusivo, in linea con quanto disposto dall'art. 9 comma 2 del DPCM 76/2018, con riferimento alla Relazione Conclusiva del Coordinatore pervenuta in data 28/4/2023 e allegata al presente Dossier, riporta una sintesi delle domande e delle proposte presentate dalla comunità locale durante il Dibattito Pubblico unitamente alle relative valutazioni da parte di RFI.

I suddetti contributi sono stati raccolti nel corso degli incontri pubblici territoriali e dei tavoli tecnici dedicati, integrati con le segnalazioni ricevute tramite la mail dedicata del Dibattito Pubblico e altri canali digitali. Le domande e le proposte pervenute sono state ordinate per ambiti tematici di riferimento e accorpate in modo da presentare un quadro che faciliti la focalizzazione sulle questioni prioritarie e sulle criticità emerse nel corso del dibattito. Il riscontro puntuale a tutte le domande/proposte è riportato nel *"Documento delle domande e delle risposte"* nonché nella Relazione conclusiva del Dibattito Pubblico sopra richiamata.

Con riferimento al Quadro Sinottico riportato nella Relazione conclusiva, per ciascun ambito tematico nel presente Dossier Conclusivo è riportata una sintesi della singola tematica e del relativo esito della trattazione a cura dal Coordinatore. Per ciascuna di esse è stata altresì riportata la valutazione di RFI in merito all'"accoglimento" o "non accoglimento" delle relative proposte corredata da una sintetica motivazione.

In sintesi, RFI conferma la volontà di realizzare l'intervento. In particolare, per quanto riguarda il tratto fra Vigna Clara e Tor di Quinto (Lotto 1B), si conferma la soluzione progettuale presentata, la quale, per quanto riguarda gli aspetti di inserimento dell'opera nel territorio attraversato (sistemazioni ambientali, viabilità, parcheggi, etc), al fine di recepire le diverse istanze avanzate dai cittadini, verrà meglio definita in fase di successivo aggiornamento progettuale anche tramite il ricorso a laboratori di co-progettazione di cui all'art. 55 del Codice Terzo Settore (D.Lgs 117/2017), già in fase di avvio.

Per quanto riguarda invece il tratto fra Tor di Quinto e Val d'Ala (Lotto 2), in relazione all'esigenza espressa a più livelli dalla comunità e dai vari stakeholder di realizzare un servizio ad anello senza che ci siano rotture di carico, RFI procederà a svolgere approfondimenti progettuali mirati, valutando la fattibilità di eventuali soluzioni alternative, in esito alle quali si potranno rideterminare nuovi scenari tecnici ed economici.

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
La nuova infrastruttura: un anello “chiuso” o “aperto”?	Già nella presentazione del progetto l'attenzione è stata posta sulla impossibilità di realizzare una linea che consenta di percorrere l'intero Anello senza dover cambiare treno a Tiburtina. Questo aspetto è stato ritenuto in contrasto con la stessa dizione di "anello" e gravemente limitante sotto il profilo del servizio che l'infrastruttura potrà rendere. Nel dibattito sono state avanzate diverse proposte per superare questo limite.	Il tema è stato ampiamente affrontato e i progettisti hanno mostrato le ragioni che non hanno reso possibile realizzare un diverso innesto della linea nella stazione di Tiburtina. Le soluzioni suggerite, per consentire la piena circolarità del servizio in altri punti del tracciato, sono state discusse ma richiederanno una più approfondita analisi di fattibilità tecnica. Per questo motivo, il tema deve essere classificato tra quelli che il dibattito è riuscito a trattare ma non a esaurire.	NE	ACCOLTA Con riferimento alle numerose richieste pervenute in merito alla possibilità di chiudere l'anello consentendo l'esercizio “chiuso”, con riferimento alla soluzione progettuale del Lotto 2, RFI provvederà a svolgere idonei approfondimenti progettuali, valutando la fattibilità di eventuali alternative al tracciato, in esito ai quali si potranno rideterminare nuovi scenari tecnico-economici, ricorrendo eventualmente ad una nuova analisi multicriteria.
La scelta di un tracciato diverso da quello ipotizzato in passato	Il progetto segue un tracciato in parte diverso da quello ipotizzato negli anni '90, che si sarebbe svolto su aree nel frattempo occupate da edifici produttivi e commerciali. Da un lato, soddisfazione per la nuova soluzione è stata espressa da coloro che operano nelle aree destinate a sedime ferroviario; dall'altro, gli abitanti della zona	Il dibattito ha permesso di dimostrare in maniera molto evidente che la scelta del tracciato storico non avrebbe modificato le interferenze con le abitazioni, in particolare in via Monterosi. Inoltre, ha permesso di illustrare i vantaggi funzionali della nuova soluzione, connessi soprattutto alla ottimizzazione della stazione di interscambio a Tor di Quinto.	E	NON ACCOLTA L'attuale soluzione di progetto, che posiziona la nuova tratta ferroviaria a sud del rilevato destinato al tracciato storico, consente di realizzare una vera stazione di interscambio integrata con la linea Roma-Civitacastellana-Viterbo e quindi più efficiente in termini di ottimizzazione dei percorsi, con la presenza dei servizi di entrambe le stazioni all'interno dello stesso fabbricato favorendo così la mobilità ferro-ferro che rappresenta il 50% del bacino di utenza. Peraltro, come esposto in sede di dibattito, la scelta del tracciato storico avrebbe comunque interessato allo stesso modo le aree

¹ E - argomento “trattato ed esaurito”, NE - “trattato ma non esaurito”.



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
	più direttamente interferiti hanno chiesto di riportare la linea all'interno del tracciato originario.			prospicienti via Monterosi.
I collegamenti dell'anello con le linee esistenti	La realizzazione dei lotti che sono oggetto del Dibattito non è sufficiente di per sé a consentire il collegamento dell'Anello ferroviario con le linee esistenti che servono i collegamenti di media e lunga distanza. In particolare, questo aspetto è stato sollecitato da coloro che hanno posto l'attenzione ai servizi di livello metropolitano.	Il dibattito ha permesso di mostrare, anche andando oltre lo stretto perimetro della infrastruttura sottoposta a Dibattito, l'intero assetto delle linee in programmazione. Mentre è stato possibile registrare un ampio consenso sul disegno complessivo, si deve anche segnalare una diffusa preoccupazione per il finanziamento di questi raccordi.	E	ACCOLTA In fase di dibattito è stato ampiamente trattato il tema dei servizi possibili sia mediante gli interventi previsti dal Global Project di chiusura dell'anello ferroviario (Lotto 3) sia mediante altri interventi pianificati da RFI nel prossimo futuro quali il potenziamento del collegamento con l'Aeroporto di Fiumicino.
La scelta del passaggio in sopraelevata	La scelta di attraversare in sopraelevata le principali vie di accesso alla capitale e il Tevere ha fatto, ovviamente, discutere, innanzitutto per l'impatto visivo che produce, ma anche per la diffusione del rumore. Numerose le richieste di far passare la linea in sotterranea, se non per l'intero percorso, almeno per la parte tra Vigna Clara e Tor di Quinto.	Su questo aspetto i progettisti hanno mostrato fin dalla prima presentazione del progetto i motivi che non permettono di considerare fattibile questa soluzione, riconducibili sostanzialmente a "limiti di geometria del tracciato" connessi ai vincoli di pendenza. Hanno anche mostrato che l'eventuale scelta di limitare il transito ai soli treni passeggeri non avrebbe consentito comunque la realizzazione dell'attraversamento in sotterranea.	E	NON ACCOLTA In fase di dibattito sono state presentate le soluzioni studiate in fase preliminare con particolare riferimento all'alternativa in sotterranea (anche soltanto parziale), risultata non perseguibile per i limiti imposti dalle pendenze di tracciato e dalle preesistenze che vincolano la soluzione progettuale.
Assetto ferroviario delle fermate	Rimandando alla sezione seguente le problematiche di natura locale, molti interventi	Tutte le proposte avanzate sono state ampiamente discusse e i progettisti hanno potuto mostrare studi preparatori nei	E	NON ACCOLTA La configurazione a quattro binari proposta in corrispondenza della stazione di Tor di Quinto non è stata esaminata in quanto



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
	hanno insistito sulla necessità di potenziare l'assetto ferroviario delle stazioni, prevedendo un maggior numero di binari per agevolare il sorpasso dei treni di lunga percorrenza e aumentare così la capacità dell'infrastruttura.	quali esse erano state valutate. I motivi della scelta effettuata sono in parte di natura tecnica e in parte di natura economica: sostanzialmente è stato scelto di non eccedere nel passaggio da zero a quattro binari, scegliendo un dimensionamento compatibile con le previsioni di traffico e anche di minor costo realizzativo.		non necessaria ad attuare il modello di esercizio assunto a riferimento; pertanto, una soluzione a quattro binari determinerebbe un sovradimensionamento non giustificato dell'infrastruttura.
Suggerimento di nuove fermate	Davvero molte sono state le proposte di realizzare nuove fermate lungo l'Anello Ferroviario, la maggior parte delle quali fuori dalla parte di tracciato sottoposta a Dibattito.	Le proposte di realizzare nuove fermate sono spesso in contrasto tra loro, perché troppo vicine le une con le altre. I progettisti sono entrati nel merito delle proposte sostenute con maggiore frequenza (Pigneto, Farnese - Olimpico, Salaria) mostrando le problematiche tecniche che ne impediscono la realizzazione se non a seguito di onerose integrazioni progettuali. Rimane aperta la valutazione di come consentire l'interscambio con la linea Metro C, che nella parte nord è ancora in progettazione.	NE	ACCOLTA PARZIALMENTE La definizione dei livelli di accessibilità al servizio ferroviario regionale è in capo a Regione Lazio, Ente Programmatore del Servizio TPL. In particolare, l'opportunità di prevedere una nuova fermata, a parte gli aspetti di fattibilità tecnica, deve essere verificata rispetto al modello dei servizi previsti, anche in considerazione del fatto che un incremento del numero di fermate per servizio viaggiatori può generare un incremento dei tempi di viaggio. Specificatamente, relativamente alla possibilità di intercambio con la rete metropolitana, nell'ambito della progettazione del Lotto 3, con riferimento alla tratta Bivio Pigneto-Roma Aurelia, sarà valutata la fattibilità di realizzare un interscambio con la fermata Cornelia di Metro A.
Il trasporto merci	Il trasporto merci, previsto tra le funzioni della linea, è stato oggetto di discordanti valutazioni. Da un lato, la posizione degli abitanti prospicienti la linea, soprattutto	Il Dibattito ha chiarito il numero di treni merci posto come vincolo di progetto per definire la capacità dell'infrastruttura: 30 treni giorno. Ha permesso anche di chiarire che il ruolo del proponente, RFI, è di realizzare l'infrastruttura, mentre	E	Si ribadisce quanto esposto in corso di dibattito: il servizio merci viene regolato nel libero mercato. Tenuto conto che il servizio merci non sarà presente sull'infrastruttura prima del completamento del lotto 3 (attuale previsione 2031) ed in considerazione della variabilità del mercato della logistica già nel breve/medio termine, non è possibile ad oggi fornire



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
	in via Tuscia e Monterosi, che ne vorrebbero la riduzione e al limite l'eliminazione; dall'altro la posizione di chi vuole favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia che vorrebbe assegnare un maggior ruolo anche all'Anello.	saranno le imprese ferroviarie a decidere se e quali treni far circolare. È stato anche possibile assicurare che vi sono rigorose norme per garantire la sicurezza del trasporto ferroviario delle merci, soprattutto in galleria e in ambito urbano. Il tema di come il nodo di Roma sia compatibile con la strategia del rilancio del trasporto merci in ferrovia rimane tuttavia aperto e richiederà una programmazione che va ovviamente oltre i confini del presente dibattito.		informazioni di dettaglio sulla quantità di traffico. L'indicazione di 30 treni/giorno prevista dal progetto è finalizzata al dimensionamento e allo sviluppo progettuale dell'intervento.
Assetto delle aree limitrofe, interferenze e delocalizzazioni	Rimandando al punto successivo le specifiche problematiche locali, in via generale sono state sollevate preoccupazioni per il rumore, le vibrazioni e in un caso anche per la diffusione di polveri sottili.	Il dibattito ha permesso di mostrare nel dettaglio le analisi compiute in sede di progetto di fattibilità e di assicurare sull'avvenuto impiego di metodologie in linea con le migliori pratiche del settore. È stato anche chiarito che non vi sono emissioni di polveri sottili e che le vibrazioni non superano i livelli prescritti.	E	Relativamente all'aspetto del rumore, come rappresentato in sede di dibattito, nel progetto in esame è stato redatto un accurato studio acustico per la stima delle emissioni rumorose e dei livelli sonori in corrispondenza dei ricettori. L'analisi è stata estesa fino a 300 metri per lato per tener conto anche dei primi fronti edificati a ridosso di tale fascia di pertinenza distinguendo tra livelli relativi allo scenario di riferimento normativo diurno (h. 06-22) e notturno (h. 22-06) ante e post mitigazione. Relativamente al fenomeno delle vibrazioni sono state individuate le cosiddette aree critiche, ovvero l'ampiezza della fascia rispetto all'asse della linea ferroviaria all'interno della quale si prevede il superamento dei valori soglia, diurni e notturni, indicati dalla norma tecnica europea. Nello specifico, le aree individuate hanno una estensione limitata, di soli pochi metri dalla linea, tale che nessun edificio residenziale si trovi al loro interno. Di conseguenza, i valori di riferimento della norma risultano



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
				rispettati presso la totalità degli edifici
Partecipazione dei cittadini	La disponibilità dimostrata dai tecnici a spiegare ed esaminare anche le questioni di dettaglio è stata molto apprezzata e ciò ha portato gli intervenuti a richiedere più volte che questa modalità di rapporto possa continuare.	Il promotore, RFI, ha assicurato l'intenzione di proseguire nel rapporto positivo avviato con i Municipi e di prevedere l'attivazione di infopoint oltre che di una modalità di informazione costante.	E	ACCOLTA RFI promuove un dialogo costante con cittadini, associazioni, Municipi e enti interessati con l'obiettivo di costruire uno scenario di interventi che possano indirizzare in una prospettiva unica di lungo periodo lo sviluppo sostenibile dei territori. In tal senso, in fase di realizzazione degli interventi saranno attivati presidi informativi (Info Point) per condividere con gli stakeholder i benefici della trasformazione generata nel territorio in una visione prospettica e l'aggiornamento costante dell'avanzamento del progetto. Inoltre nella fase di finalizzazione del progetto sono previsti avviarsi specifici laboratori di co-progettazione che vedono coinvolti RFI, le amministrazioni locali e i cittadini al fine di definire e studiare in modo congiunto le esigenze della collettività legate alla realizzazione dell'intervento.
La stazione di Vigna Clara	Preoccupazioni sono state espresse in merito alla insufficiente dotazione di parcheggi per le auto; anche la dotazione di posti bici è stata segnalata come insufficiente. Altro tema è la rilocalizzazione del mercato di Piazza Diodati.	Sul fronte dei parcheggi è stato ribadito che la stazione è progettata per essere raggiunta senza auto e che il parcheggio non farebbe che accrescere congestione. Rimane aperto il tema di dove rilocalizzare il mercato, anche se nella sistemazione di via Tuscia e Monterosi si potrebbero forse ricavare degli spazi.	NE	ACCOLTA Relativamente alla rilocalizzazione del mercato di Piazza Diodati, è in corso l'interlocuzione con il Municipio XV anche con riferimento con aree attualmente di RFI che potranno essere messe a disposizione di interventi utili a perseguire il migliore inserimento dell'opera nel territorio. A tal fine, è di prossimo avvio un laboratorio di co-progettazione finalizzato all'ottimizzazione degli interventi sulle sopra richiamate aree, inclusa la ricollocazione del mercato.
Via Tuscia e via Monterosi	Sono queste le vie in cui maggiore è l'interferenza con le residenze. Significativa opposizione al progetto da parte	Le immagini mostrate hanno permesso di meglio comprendere l'effettivo impatto visivo dell'opera, che risulta più distante dalle case rispetto al confine attuale. È	NE	NON ACCOLTA In fase di dibattito pubblico è stato mostrato uno studio preliminare relativo all'ipotesi di copertura del primo tratto di ferrovia, fino alla fine di via Monterosi, con evidenza



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
	dei residenti frontisti, soprattutto di via Monterosi. I progettisti hanno mostrato analisi di maggior dettaglio che hanno in parte mitigato le preoccupazioni. Rimane la richiesta di un diverso percorso o in subordine di una copertura di un tratto di linea per eliminare il rumore.	stato dimostrato che un diverso tracciato non potrebbe comunque cambiare la situazione nelle due vie. Rimane aperta la possibilità di studiare una parziale copertura del primo tratto di ferrovia dopo la stazione di Vigna Clara.		dell'impatto visivo di una eventuale struttura fuori terra nel contesto abitativo di via Monterosi. A titolo di riferimento, laddove la linea ferroviaria è ad un'altezza di circa 2m, considerato che tra quota sommitale binari e piano campagna, al fine di realizzare una galleria chiusa, è necessario avere una struttura chiusa di circa 7m di altezza libera interna, a cui aggiungere uno spessore strutturale che si può stimare, in prima approssimazione, pari minimo ad 1m, lungo tutta via Monterosi, la barriera visiva risulterebbe pari a circa 10-11m di altezza fronte alle abitazioni. Per quanto sopra, nonostante l'opera di copertura si possa mitigare sotto l'aspetto estetico, si ritiene tale soluzione non perseguibile. Quanto alla necessità di mitigare il rumore, motivazione alla base della richiesta avanzata nel corso del dibattito, si rappresenta che la mitigazione del rumore sarà assicurata mediante la realizzazione delle barriere antirumore che saranno oggetto di specifici laboratori di co-progettazione finalizzati ad individuare soluzioni condivise per inserirle al meglio nel contesto territoriale di riferimento.
Via del Foro Italico e stazione di Tor di Quinto	È stato segnalato che in questo tratto di linea è prevista l'eliminazione di un distributore di carburante che è l'unico in zona ad erogare anche GPL. Preoccupazioni per la sicurezza della zona e la disponibilità di sufficienti parcheggi, dato che è l'unica stazione in cui è previsto l'interscambio ferro-gomma	Sono state date assicurazioni che ci si attiverà per non lasciare la zona scoperta di questo servizio. Sono stati mostrati i dettagli di progetto che hanno risposto in maniera adeguata alle richieste fatte.	E	ACCOLTA Il DPR 327/01 Testo unico degli espropri, in tema di acquisizione delle aree, prevede esclusivamente la corresponsione di indennità di espropriazione commisurata al valore di mercato (venale) del bene. Non è pertanto prevista altra forma di compensazione quali ad esempio la ricollocazione delle attività che insistono sulle aree oggetto di esproprio. Tuttavia, RFI prenderà contatti con il proprietario delle aree per informarlo quanto più tempestivamente possibile della tempistica che si prevede per l'acquisizione delle aree e la conseguente cessazione delle attività del distributore. Analoga informativa verrà inoltrata al Municipio competente (XV).



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
				Quanto sopra, nelle more dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che interviene soltanto con l'autorizzazione del progetto a seguito di positiva conclusione della Conferenza di Servizi. Relativamente ai parcheggi presso la stazione di Tor di Quinto il progetto prevede una dotazione in linea con lo studio trasportistico che è stato elaborato e segnatamente: • Parcheggi coperti all'interno della struttura scatolare: - per auto private (n. 104), - car sharing (n. 5), - taxi (n. 3), - fermate bus • Parcheggi allo scoperto (n. 186)
Tratta Tor di Quinto – Val d'Ala	L'attraversamento del Tevere è stato oggetto di diversi interventi con la richiesta di assicurare piena interconnessione alla rete di piste ciclabili. In prossimità della zona industriale e in particolare degli impianti del Poligrafico dello Stato sono state evidenziate criticità per l'eliminazione temporanea del parcheggio e per le vibrazioni che hanno, in questo caso, soglie di tolleranza inferiori a quelle usuali.	La rete di piste ciclabili non solo non subisce interruzioni ma viene molto potenziata con l'attraversamento del Tevere in corsia riservata. Gli aspetti specifici del Poligrafico dello Stato saranno oggetto di una specifica analisi tecnica, data la loro particolarità	E	ACCOLTA Relativamente al tema delle piste ciclabili, l'infrastruttura ferroviaria in progetto sovrappassa la via ciclabile lungo il Tevere in prossimità di Tor di Quinto. Come dimostrato dagli elaborati progettuali, la rete ciclabile esistente viene garantita interessando inoltre la maglia ciclabile esistente intorno al Parco delle Valli, per la quale vengono garantite le connessioni esistenti. Relativamente all'interferenza temporanea con gli impianti del Poligrafico dello Stato durante le fasi di cantiere, sono in corso interlocuzioni con l'Istituto soprarichiamato al fine di addivenire a soluzioni condivise nel rispetto delle tolleranze ammesse.



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
Stazione di Val d'Ala	Il tema che ha dominato la discussione relativa alla stazione è la sicurezza (security) a causa della presenza di insediamenti abusivi, oggi rimossi. Altro tema caldo la mancanza di parcheggi e il timore che il potenziamento del servizio attiri traffico e quindi congestione.	Negli incontri, tenuti sia presso il Municipio III sia nelle vicinanze della stazione, è stato possibile mostrare nel dettaglio gli aspetti di progettazione che vanno nella direzione di consentire maggiore sicurezza. Chiusura della stazione, presenza di attività commerciali ... Sulla disponibilità di parcheggi è stato ribadito che la stazione è progettata per essere raggiunta a piedi o in bici e che la costruzione di un parcheggio di interscambio peggiorerebbe la congestione anziché ridurla	E	ACCOLTA Come rappresentato in sede di dibattito, il Gruppo FS sta investendo risorse significative tramite un piano per assicurare maggiore presidio degli scali ferroviari attraverso una nuova società, la FS Security che, oltre a unire le attuali aree dedicate alla sicurezza delle Ferrovie dello Stato, potrà contare su mille addetti alla vigilanza in più. Con particolare riferimento alla stazione in questione, il fabbricato viaggiatori e il relativo sottopasso potranno essere chiusi negli orari in cui non sarà effettuato il servizio. Inoltre, è previsto un locale che potrà essere adibito ad uso commerciale e un impianto di videosorveglianza con controllo da remoto. Relativamente al tema del parcheggio di interscambio, si conferma che non è previsto un parcheggio di scambio gomma-ferro in quanto, sulla base dello studio trasportistico effettuato, la stazione verrà raggiunta a piedi e/o mediante bici. Tale soluzione dovrà essere accompagnata da politiche di gestione della mobilità sostenibile (ad esempio regolamentazione della sosta tariffata, potenziamento del trasporto pubblico, incentivazione servizi in sharing) a cura dell'Amministrazione locale al fine di rafforzare l'efficacia del progetto anche in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, ed in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità.
Aeroporto dell'Urbe	Sono state riportate preoccupazioni per eventuali interferenze con le esigenze di sicurezza dell'aeroporto.	Il tema non stato al momento approfondito perché non sono state fornite evidenze al proposito.	E	Nel corso dello sviluppo del PFTE è stata effettuata una verifica preventiva di interferenza attraverso il portale ENAV, e a seguire sono state avviate interlocuzioni con ENAC, sia in merito all'interferenza con la pista attuale che con i suoi futuri sviluppi volta ad individuare le soluzioni più idonee.
Analisi	È stata criticata la mancanza di	In sede di risposta alle domande	E	ACCOLTA



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
multicriteria delle alternative	dettagli nelle tabelle di presentazione dell'analisi multicriteria e sono stati quindi richiesti maggiori dettagli.	formulate maggiori dettagli sono stati forniti.		E' stato rimesso il documento progettuale con l'inserimento delle tabelle di sintesi richieste. Tale evidenza è inoltre riportata anche nella <i>"Documento delle domande e delle risposte"</i> .
Modello di traffico	Puntuali richieste sono state formulate in merito al modello utilizzato per le stime di traffico ed in particolare sul livello di condivisione degli scenari infrastrutturali e di servizio futuri.	In sede di risposta alle domande formulate sono stati forniti maggiori dettagli.	E	ACCOLTA Gli interventi dello scenario infrastrutturale di riferimento sono stati selezionati in base alla loro presenza tra le opere invariante infrastrutturali del PUMS di Roma Capitale approvato con Delibera di Assemblea Capitolina di febbraio 2022 e con quanto presentato da Roma Capitale agli "Stati Generali della Mobilità" nel giugno del 2022. Per maggiore dettaglio si rimanda alla Relazione Conclusiva del Dibattito Pubblico.
Potenziamento della capacità della linea	Alcuni contributi, presentati negli incontri tecnici, hanno prospettato soluzioni di assetto ferroviario miranti a potenziare la capacità della linea.	In sede di risposta alle domande formulate sono stati forniti maggiori dettagli.	E	ACCOLTA Come rappresentato in sede di dibattito, il sistema di distanziamento attualmente previsto in progetto consente di programmare servizi con distanziamento minimo di 5'. Esistono tuttavia soluzioni tecnologiche in grado di incrementare la capacità teorica ammessa sulla linea fino a 16 treni/h (HD ERTMS).
Tor di Quinto: coordinamento funzionale tra le stazioni RFI e ASTRAL	La Regione Lazio, con un proprio contributo tecnico, ha prospettato la necessità che la progettazione esecutiva della stazione segua una serie di specifiche al fine di garantire la piena funzionalità della corrispondente stazione ASTRAL.	In sede di risposta alle domande formulate sono stati fornite ampie rassicurazioni sul tema.	E	ACCOLTA E' in corso un tavolo tecnico con Regione Lazio e il Gestore Infrastruttura ASTRAL già avviato precedentemente all'inizio Dibattito Pubblico volto a consolidare gli aspetti progettuali di interferenza con la linea Roma- Civita Castellana-Viterbo sia in fase realizzativa che di attivazione dell'intervento.



Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	E/NE ¹	Osservazioni RFI
Finanziamenti e costi	Essendo l'opera da lungo tempo attesa, preoccupazioni sono state espresse per la mancanza di parte dei finanziamenti.	Tutti gli interventi istituzionali, a partire da quello del MIT in conferenza di apertura, hanno assicurato la massima attenzione a questo tema.	NE	Si conferma che, sebbene ancora non ci sia la copertura finanziaria per una parte dell'intervento, il MIT ha ribadito la volontà di assicurare la tempestiva disponibilità delle risorse.