

Una volta attiva la linea C della metropolitana, cosa fare alla Stazione di Parco di Centocelle?

di Silvio BRUNO¹

A giugno, salvo ulteriori slittamenti, si aprirà all'uso quotidiano la nuova linea C della metropolitana, da Pantano alla stazione Parco di Centocelle.

E fin qui la buona notizia per tutti quei pendolari che percorrono quotidianamente la via Casilina per lavoro, studio, ecc. Però è opportuno porsi, in forza di questa importante innovazione, i seguenti quesiti:

- 1) Una volta scesi dalla metropolitana e usciti "all'aperto", tutti questi viaggiatori su quali mezzi si riverseranno?
- 2) Una volta in funzione la metropolitana, a che serve avere un pezzo di "duplicato" in superficie, intendendo come duplicato il "trenino" da Giardinetti all'incrocio con viale Togliatti (coincidente con la fermata metro Parco di Centocelle)?

Proviamo a darci delle risposte.

Alla prima domanda, può essere l'offerta di superficie: linea bus 105 fino a termini, chi c'entra c'entra, se no si aspetta il prossimo; analoga valutazione per il "trenino". Altra possibilità linea bus 451 per una delle altre due metropolitane (linea B a Ponte Mammolo, linea A a Subaugusta).

Alla seconda domanda, secondo noi, **il duplicato** è superfluo e dannoso (sottrae risorse senza migliorare il servizio). Pertanto si potrebbe attestare il capolinea del *trenino* alla fermata di Viale Togliatti, il che favorirebbe gli utenti della metropolitana che uscendo, almeno, vedranno se devono aspettare molto o se il *trenino* è pronto alla partenza.

Attestando il capolinea, viene da se valutare alcune ipotesi di realizzazione di questa opzione:

- 1) Il capolinea si fa con l'uso dei binari esistenti, che rimangono posizionati dove sono, e si procede alla realizzazione delle opere minime per garantire l'arrivo e la partenza sui giusti binari (cosiddetta comunicazione pari/dispari). Di seguito uno schema grafico di esemplificazione, ricavato da una mappa Google, in cui è presente anche la proposta del ponte ciclopedonale del Comitato di quartiere **Centocelle Storica** che collega parco, quartiere e fermata di Centocelle.



- 2) Il capolinea si realizza a ridosso del muro di sostegno su via Casilina, spostando i binari, con il riuso della Stazione di Centocelle (oppure passando con i binari davanti alla stessa), evitando così che i pedoni attraversino via Casilina durante il trasbordo, operazione che potrebbe rivelarsi nel tempo particolarmente pericolosa. Di seguito due schemi grafici di esemplificazione, ricavati sempre da una mappa Google, in cui è presente anche la proposta del ponte ciclopedonale del Comitato di quartiere **Centocelle Storica** che collega parco, quartiere e fermata di Centocelle. Quest'ultima, non essendo più fermata, potrebbe essere inglobata nel parco stesso riqualificando al contempo le importate presistenze archeologiche presenti.

¹ Architetto, urbanista e paesaggista. Presidente del Comitato di quartiere Centocelle Storica

In questo, come negli schemi successivi, è inserita una rotatoria per ottimizzare l'incrocio Tor de' schiavi/Casilina.



- 3) Una nuova disposizione dei binari sul terrapieno, oggi adibito ad uso manutentivo dei treni, che permetterebbe l'accesso e il deflusso dalla metropolitana, senza interferire (o interferendo minimamente) con la viabilità stradale, essendo il nuovo capolinea posto su proprietà del gestore del servizio ferroviario (oggi ATAC). Anche in questo caso, di seguito, c'è uno schema semplificativo, sempre corredato del ponte pedonale di Centocelle.



Come si vede, le proposte migliorative ci sono, sono sostanzialmente economiche, si tratta solo di decidere, e questo non lo possiamo fare noi!