



Le nuove fermate del servizio FR2 di Roma: architettura e territorio

Dott. Arch. Paolo MORI^(*), Dott. Ing. Luca FRANCESCHINI^(**)

1. Introduzione: un sistema ferroviario integrato con la città

I caratteri generali che hanno guidato il progetto [1] di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Sulmona, nel tratto urbano di Roma di circa 7 km, da Prenestina a La Rustica (figg. 1 e 2), sono stati in primo luogo quello di dare una concreta e forte risposta alla domanda di mobilità metropolitana e, contestualmente, di adeguare l'infrastruttura alla morfologia del paesaggio e del sistema insediativo, realizzando un'opera che si integrasse con il tessuto urbano circostante.

Di conseguenza si è proposto un intervento in cui la ferrovia non rappresenti più un elemento di separazione fra parti della città ma, al contrario, costituisca uno strumento di ricucitura e riqualificazione delle periferie quali, nel caso specifico, quelle dei quartieri di: Casal Bertone, Prenestino, Collatino, Tor Sapienza e la Rustica.

La nuova infrastruttura è caratterizzata dall'inserimento nel tratto urbano di un complesso di quattro binari, per la maggior parte realizzati in galleria artificiale, di cui una coppia di binari dedicata al servizio metropolitano (FR2) e un'altra coppia dedicata alla nuova linea Alta Velocità/Capacità Roma-Napoli.

Con la nuova opera, il settore orientale della città viene servito da sei fermate metropolitane: Prenestina (ristrutturata, fig. 3), Serenissima (nuova, fig. 4), Palmiro Togliatti (nuova, figg. da 5 a 7), Tor Sapienza (ristrutturata, figg. da 8 a 10), La Rustica Città (nuova, figg. da 11 a 13) e La Rustica U.I.R.⁽¹⁾ (ristrutturata, figg. da 14 a 15).

A completamento della nuova infrastruttura, è stata progettata ed è in corso di realizzazione una spina di verde attrezzato che si estende sopra la nuova galleria artificiale a copertura dei binari, da Prenestina a La Rustica (circa 7 km). Un corridoio attrezzato a verde che utilizza

aree oggi non ancora riqualificate, in una fascia di 40 ettari che si estende da Casal Bertone (Prenestino) attraversando il quartiere Collatino e la zona di La Rustica fino al GRA. Il progetto comprende, inoltre, la realizzazione di due parchi pubblici attrezzati (Tor Sapienza e La Rustica).

2. Modello di esercizio e infrastruttura attuali

La tratta Roma-Guidonia, (fig. 16) attualmente ancora molto eterogenea dal punto di vista tecnologico, è a doppio binario da Roma Tiburtina al PP (posto di passaggio doppio semplice binario) Lunghezza Aniene, mentre è a semplice binario da PP Lunghezza Aniene a Guidonia ed oltre. Sia da Roma Termini sia da Roma Tiburtina fino a Roma Prenestina, la linea è attrezzata con Blocco automatico a correnti fisse, che diventa a correnti codificate fino al PP Lunghezza Aniene. Dal PP Lunghezza Aniene fino a Bagni di Tivoli la linea, a semplice binario, è attrezzata con blocco conta assi e, da Bagni di Tivoli a Guidonia con blocco manuale FS. Il sistema di esercizio è un CTC/SCC tra Bivio Portonaccio e Bagni di Tivoli, con sede DCO a Roma Termini, e con DC tra Roma Tiburtina e Bivio Portonaccio e tra Bagni di Tivoli e Guidonia, con sede DC a Roma Termini. Tutta la linea è attrezzata con il Sistema di Controllo della Marcia del Treno SCMT. La velocità della tratta è anch'essa molto eterogenea e varia da 60 km/h a 155 km/h per il rango C. E' presente un passaggio a livello tra PP Lunghezza Aniene e Bagni di Tivoli e sei tra Bagni di Tivoli e Guidonia, mentre non ne sono presenti sugli altri tratti della linea fino a Roma.

Il traffico attuale prevede:

- 14+14 treni sulla relazione Roma-Avezzano (ed oltre) di cui cinque con origine destinazione a Roma Termini e gli altri 23 a Roma Tiburtina;
- 18+18 treni sulla relazione Roma Tiburtina-Tivoli di cui 3 con origine destinazione a Mandela-Sambuci;
- 1+1 treni sulla relazione Roma Tiburtina-Guidonia;
- 9+9 treni sulla relazione Roma Tiburtina-Lunghezza;
- 3+3 treni sulla relazione Roma Tiburtina-Bagni di Tivoli.

^(*) Italferr SpA – Direzione Tecnica – U.O. Urbanistica, Architettura e Design.

^(**) Italferr SpA – Direzione Tecnica – U.O. Progettazione Funzionale ed Esercizio.

⁽¹⁾ U.I.R.: Unione Industriali Romani.

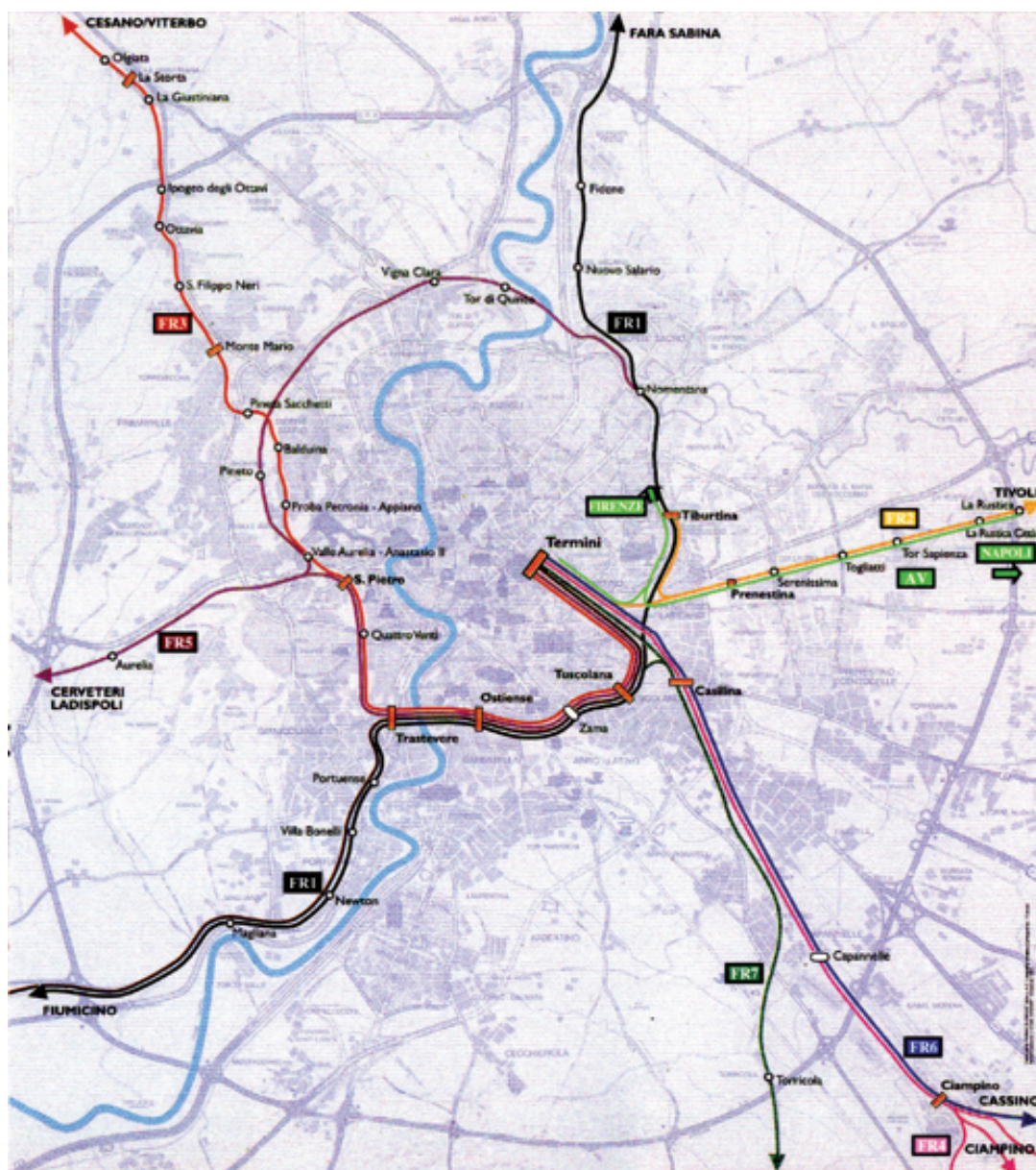


Fig. 1 - Corografia del nodo ferroviario di Roma con le sette linee regionali.

Per un totale di 90 treni passeggeri. Sono previsti 3 treni merci Roma Smistamento-Avezzano e 18 invii di materiale tra Lunghezza e Bagni di Tivoli. Tali invii di materiale sono i 9+9 treni della relazione Roma Tiburtina-Lunghezza che invertono il senso di marcia a Bagni di Tivoli.

3. Modello di esercizio e infrastruttura futuri

Nel nodo ferroviario di Roma e in tutta la Regione Lazio, sono in corso lavori di potenziamento infrastrutturale aventi l'obiettivo di separare i flussi di traffico nelle sue

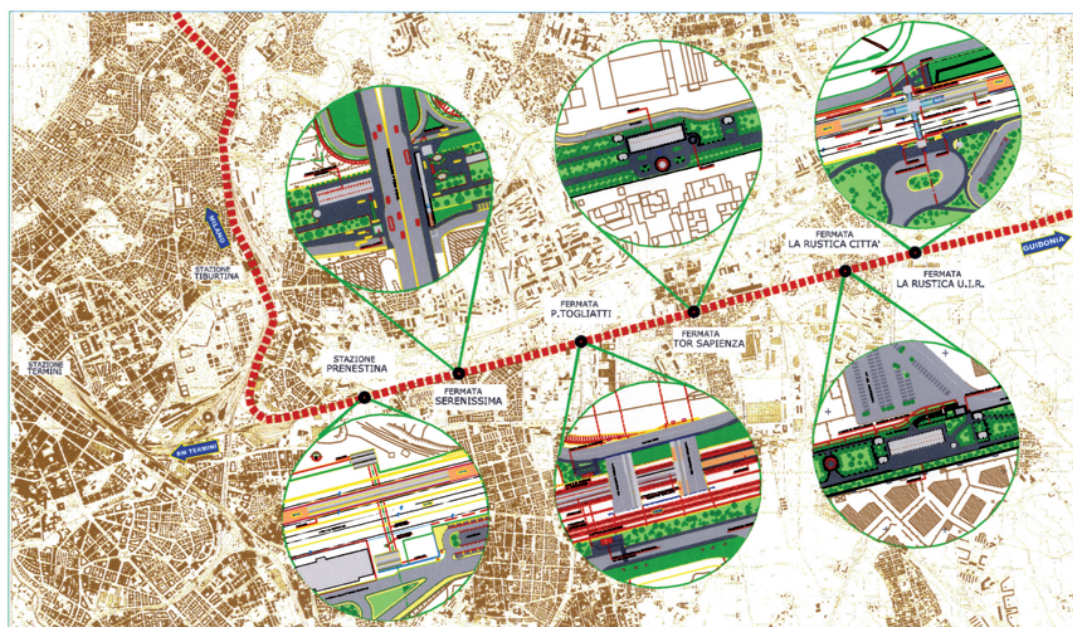


Fig. 2 - La linea Ferroviaria Regionale (FR2) con l'ubicazione delle nuove fermate.



Fig. 3 - Stazione di Prenezzina: banchina ad isola con pensilina ad ala di gabbiano.



Fig. 4 - Fermata di Serenissima in galleria artificiale: vista interna della banchina e particolari delle finiture (pavimentazione e rivestimenti).

tre componenti principali: passeggeri a lunga percorrenza, passeggeri regionali e merci. In questo modo, dedicando cioè prevalentemente le linee ad una sola tipologia di traffico, è possibile aumentare in modo significativo la capacità delle stesse, grazie alla presenza di soli treni omotachici.

I criteri per ottenere quanto indicato di seguito, sono contenuti in [2].

La separazione dei servizi ferroviari regionali su linee specializzate, sarà ottenuta attraverso:

- l'individuazione della rete ferroviaria dedicata;
- il completamento delle linee di penetrazione dedicate ai servizi di lunga percorrenza, veloci e convenzionali, integrate con punti di interconnessione (Tiburtina, Ostiense e Termini) con il sistema delle Ferrovie Regionali (FR);



Fig. 5 - Fermata di Palmiro Togliatti: vista della banchina ad isola e corrispondenza con la Via Palmiro Togliatti.



Fig. 6 - Fermata di Palmiro Togliatti: vista della banchina ad isola e particolare della piattaforma elevatrice per il superamento delle barriere architettoniche.



Fig. 8 - Fermata di Tor Sapienza in galleria artificiale: atrio di ingresso con rivestimento in mattoni romani e pavimentazione esterna in massello autobloccante in calcestruzzo. Sullo sfondo il camino di ventilazione della galleria.



Fig. 7 - Fermata di Palmiro Togliatti: particolare dell'ingresso con il "totem" per la segnaletica di fermata e la piattaforma elevatrice per il superamento delle barriere architettoniche.



Fig. 9 - Fermata di Tor Sapienza in galleria artificiale: atrio di ingresso e particolari della pavimentazione in gres porcellanato posata a scacchiera e dei cancelli di chiusura elettrici e remotizzati.

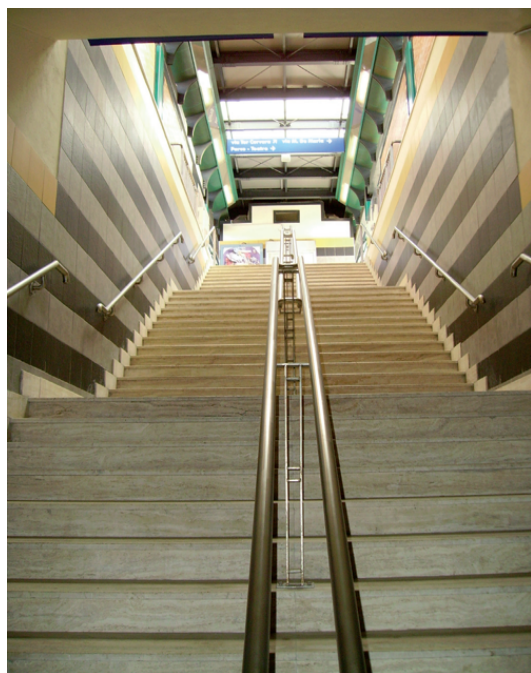


Fig. 10 - Fermata di Tor Sapienza in galleria artificiale: particolare della scala di accesso in banchina.



Fig. 11 - Fermata di La Rustica Città in galleria artificiale: scalinata di ingresso alla fermata e prospetto della galleria artificiale.

- la realizzazione di infrastrutture principalmente dedicate alle merci (linee di gronda).

Inoltre, sarà curata l'intermodalità e l'accessibilità ai servizi ferroviari con i bus del servizio pubblico e con le autovetture private in appositi nodi di scambio.

Il servizio ferroviario regionale avrà i seguenti elementi distintivi:

- accentuazione del Modello dei Passanti Orbitali caratterizzato da:



Fig. 12 - Fermata di La Rustica Città in galleria artificiale: particolare della scala a gradoni rivestita in blocchetti in cls slittati (finto travertino) con gli alloggiamenti per le piantumazioni (alberi di ulivo).



Fig. 13 - Fermata di La Rustica Città in galleria artificiale: particolare del corpo scala di ingresso alla banchina e della scala mobile.



Fig. 14 - Fermata di La Rustica U.I.R.: vista a quota banchina del sovrappasso pedonale di accesso.



Fig. 15 - Fermata di La Rustica U.I.R.: vista esterna lato parcheggio.

- servizi ferroviari con origine e destinazione nell'area urbana metropolitana regionale e transito su archi dell'anello di cintura tangenziale all'area centrale di Roma;
- differenziazione, soprattutto nell'ora di punta, dell'offerta di treni passanti regionali e metropolitani con diverse tipologie di fermate;
- creazione di servizi urbani ad orario flessibile, se necessario per soddisfare la domanda urbana nelle ore di maggior richiesta, ottenuti inserendo ad intervalli sottomultipli della frequenza treni di rinforzo;
- anello di cintura inteso come sistema continuo di nodi di corrispondenza tra le varie linee FR e con le linee della metropolitana romana ed i servizi a lunga percorrenza;
- ridefinizione del ruolo della stazione di Roma Termini rispetto al trasporto locale.
- modello di esercizio, da dimensionare in rapporto alla domanda, caratterizzato da:
 - un orario coordinato e cadenzato per frequenze non inferiori a 4 treni all'ora (almeno un treno ogni 15 minuti);
 - estensione dell'orario cadenzato all'intera giornata;

- intensificazione, nelle ore di punta, con inserimenti ad intervalli sottomultipli della frequenza;
- simmetricità, mnemonicità, cadenzamento e coincidenze dei servizi in apposite stazioni.
- miglioramento degli standard di servizio (informazione al pubblico, pulizia, comfort, sicurezza, identificabilità nel contesto urbano, vigilanza, accessibilità).

Tali obiettivi, che prevedono una pianificazione integrata dell'uso del suolo e del trasporto ferroviario, passano quindi non solo per il potenziamento di linee e servizi ferroviari ma riguardano l'insieme del trasporto collettivo cittadino e regionale, potenziando l'intermodalità tra i sistemi stessi.

A regime, la situazione infrastrutturale sulla tratta in esame prevede l'estensione del raddoppio e del CTC/SCC fino a Guidonia e la costruzione della nuova fermata di Val D'Ala tra Roma Tiburtina e Roma Smistamento, con coerenti modifiche al modello di esercizio.

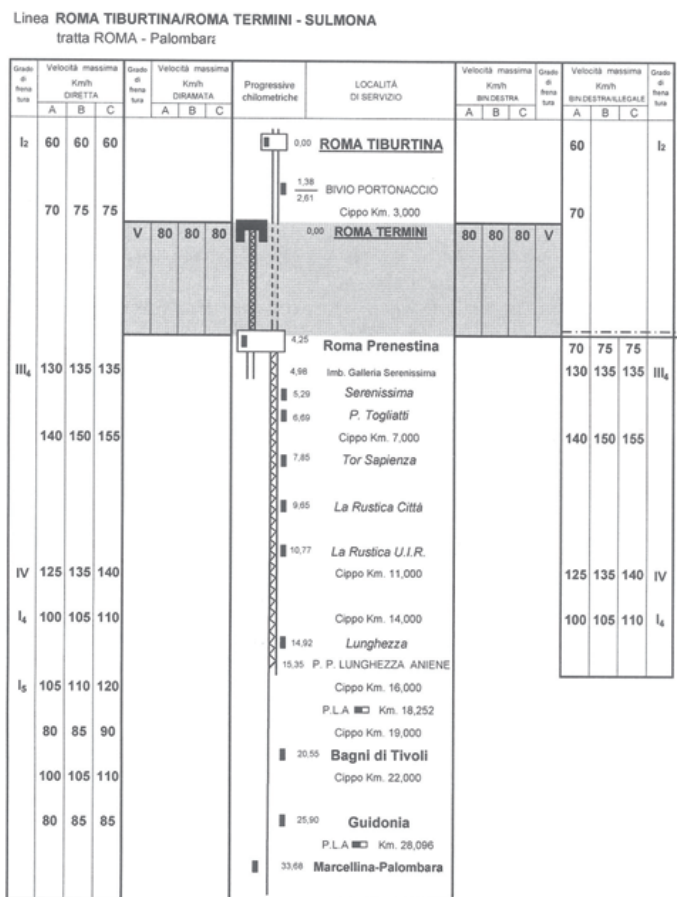


Fig. 16 - Fiancata di linea della linea Roma-Guidonia.

Inoltre, potrà essere aumentata, grazie al raddoppio fino a Guidonia, l'offerta dei treni in questa relazione, potendo arrivare all'obiettivo di un treno ogni 15 minuti per senso di marcia previsto nel protocollo di intesa citato.

L'opportunità di attestare i treni a Val D'Ala anziché a Roma Tiburtina rientra nell'ottica del protocollo in quanto consente di:

- fornire un maggior servizio nel nodo di Roma;



Fig. 17 - Pensilina di fermata: particolare della carpenteria metallica (pilastro, trave, illuminazione e pluviale) e del sistema di video sorveglianza.

- diminuire l'impegno di Roma Tiburtina;
- utilizzare più efficacemente la capacità delle tre linee lente, direttissima e merci fino al PC/bivio Nuovo Salaria dove diventano due (lenta e direttissima per Firenze).

E' prevista peraltro l'inversione del senso di marcia dei treni a Roma Smistamento rendendo, di fatto, il capolinea di Val D'Ala passante, similmente a quanto oggi, provvisoriamente, effettuano i treni tra PP Lunghezza Aniene e Bagni di Tivoli.

4. Le fermate ferroviarie a servizio delle periferie urbane

E' in questo contesto di pianificazione trasportistica e riqualificazione urbana che si inseriscono le nuove fermate sulla linea Roma-Lunghezza-Guidonia (FR2).

In tabella 1 sono riassunte le caratteristiche tipologiche più importanti relative alle sei fermate realizzate.

5. Caratteristiche progettuali e scelta delle architetture

Le nuove fermate, inserite lungo tutto il percorso a servizio delle aree maggiormente urbanizzate, presentano il medesimo schema funzionale costituito da una banchina centrale con uscite ed ingressi concentrati in un'unica area interconnessa con il verde, la viabilità, gli altri sistemi di trasporto pubblico e il parcheggio.

TABELLA 1

CARATTERISTICHE TIPOLOGICHE DELLE FERMATE

Fermata(*)	Tipologia	Parcheggi	Viabilità di accesso
<i>Prenestina</i>	A cielo aperto	2 parcheggi realizzati: uno da 30 e uno da 100 posti auto su via della stazione Prenestina	Via della Stazione Prenestina Via Latino Silvio Via A. Hortis
<i>Serenissima</i>	In galleria artificiale	3 parcheggi: uno da 210 posti auto (esistente) e due per un totale di ulteriori 210 posti auto (in corso di realizzazione)	Via della Serenissima
<i>Palmiro Togliatti</i>	A cielo aperto	Parcheggio in fase di realizzazione con 139 posti auto	Via Collatina Vecchia e Nuova Via Palmiro Togliatti Corrispondenze: Tranvia veloce e linea metropolitana "C 1".
<i>Tor Sapienza</i>	In galleria artificiale	Parcheggio realizzato da 50 posti auto	Via Collatina Nuova
<i>La Rustica Città</i>	In galleria artificiale	due parcheggi già realizzati: uno da 91 posti auto e l'altro da 135 posti auto	Via Sileno Via Vertunni Via Vitalini
<i>La Rustica U.I.R.</i>	A cielo aperto	541 posti auto (in corso di realizzazione)	Via Noale Via Russolo Corrispondenze: Nodo di Interscambio G.R.A.

(*) Anche se Roma Prenestina è una stazione, in questo lavoro tutte le località sono denominate come fermate.



Fig. 18 - Fabbricato tecnologico realizzato in tutte le fermate dell'FR2.

In particolare tutte le fermate sono state concepite con le seguenti caratteristiche:

- essere ubicate in una posizione baricentrica rispetto al potenziale bacino di utenza;
- superare le barriere architettoniche;
- migliorare l'interscambio modale con altri mezzi di trasporto pubblici, in modo da incentivare l'uso del servizio pubblico rispetto al mezzo privato;
- realizzare nuovi parcheggi a servizio delle fermate e dei quartieri adiacenti;
- recuperare gli standard urbanistici relativi a: aree a verde, zone attrezzate, parcheggi e viabilità;
- contenere i costi di costruzione e di manutenzione, intervenendo preliminarmente con scelte progettuali idonee;
- assicurare un adeguato livello di sicurezza in tutte le fermate, attraverso l'installazione di telecamere a circuito chiuso e cancelli automatici - remotizzati per la chiusura notturna (figg. 9 e 17).

Attenzione e cura sono state dedicate agli aspetti architettonici e delle finiture delle nuove fermate urbane, tenendo conto delle due diverse tipologie realizzative a cielo aperto o in galleria artificiale.

La tipologia a cielo aperto comprende le fermate di Prenestina, Palmiro Togliatti e La Rustica U.I.R.. Le caratteristiche tecniche non si discostano, come scelte architettoniche e di finiture, dalle altre fermate ma, essendo in superficie, alcune parti d'opera si differenziano da quelle in galleria artificiale come:

- l'inserimento della pensilina, a copertura della banchina centrale, per una lunghezza di 100 m;
- la realizzazione di un sottopassaggio pedonale, per le fermate di Prenestina e Palmiro Togliatti, che accede dall'esterno alla banchina centrale; per la fermata di

La Rustica U.I.R., la banchina è servita da un sovrappassaggio pedonale;

- la dotazione di un fabbricato tecnologico posto all'estremità della banchina nel quale trovano collocazione i locali tecnici S.C.C., la centralina, il gruppo elettrogeno, i quadri B.T. e la cabina MT/BT (fig. 18).

Per le tre fermate in galleria artificiale Serenissima, Tor Sapienza e La Rustica Città, le caratteristiche tecniche consistono nella realizzazione di:

- una galleria artificiale larga circa 18 m, per un'altezza di 9,14 m, affiancata alla galleria della linea AV Roma-Napoli;
- una banchina centrale, ad isola, lunga 250 m e larga circa 9 m;
- un fabbricato di ingresso alla fermata situato alla quota dell'estradosso della galleria artificiale; particolare attenzione architettonica è stata data all'elemento di ingresso, curandone la forma, ogivale, e il rivestimento in mattone romano;
- due scale fisse, una scala mobile ed un ascensore, collocati in modo baricentrico alla fermata;
- tre scale fisse a servizio esclusivamente delle uscite di sicurezza, che dal piano banchina raggiungono la quota di uscita situata sulla copertura della galleria;
- mappe e percorsi tattili per non vedenti;
- locali tecnologici in copertura, adiacenti all'uscita di sicurezza all'estremità sud-ovest della galleria (fig. 18);
- sei camini di ventilazione per l'aerazione della fermata (fig. 19).

6. Architettura e immagine del progetto

Il progetto e la sua realizzazione hanno tenuto conto anche dei dettagli di finitura in modo da caratterizzare e riqualificare il contesto ambientale in cui sono state inserite le fermate, mantenendo per ciascuna di esse le stesse linee architettoniche e cromatismi scelti per ogni parte d'opera progettata.



Fig. 19 - Camini di ventilazione situati sull'estradosso della galleria artificiale.

Il risultato è frutto di uno studio accurato sia dei materiali sia delle colorazioni applicate alle parti d'opera di tutte le fermate oggetto dell'intervento. In particolare, è stato tenuto conto delle caratteristiche ambientali in cui sono inseriti gli impianti ferroviari, ottenendo il minimo impatto attraverso l'uso di materiali locali (travertino, granito e mattoni romano) e scegliendo, per i materiali compositi, colorazioni pastello (giallo ocra, tortora e avorio); mentre, per le carpenterie metalliche (pensiline, infissi, recinzioni) sono stati usati i colori grigio antracite e verde (figg. 8, 9, 10 e 13).

L'architettura degli interni delle fermate presenta, per quanto riguarda le pavimentazioni, mattonelle in gres porcellanato antisdrucciolo (15x15), di colore bianco e grigio scuro posate a scacchiera. Le strutture e le tampo-nature lungo la banchina hanno un rivestimento in gres porcellanato (30x30) con tre fasce di colorazione orizzontale: grigio chiaro, nero e giallo cadmio, posate per un'altezza variabile tra 2.30 e 2.90 m; la restante parte della galleria artificiale è stata tinteggiata con idropittura acrilica coprente di colore avorio (fig. 4).

La finitura verticale dei setti portanti in banchina è stata eseguita in lastre di granito nero posate fino alla stessa altezza del rivestimento in gres (fig. 4).

Le superfici interne dei vani scala e dei locali tecnici sono intonacate e tinteggiate con idropittura lavabile, a base di resina acetovinilica anch'essa di colore avorio.

Il fabbricato della fermata, dove sono ubicati gli accessi, è realizzato con muratura a due teste in laterizi (mattoni romano a faccia vista fig. 8) e la copertura è caratterizzata da una pensilina realizzata mediante travi di acciaio centinate, ad ala di gabbiano, e pilastri di ferro rivestiti con un carter metallico di forma ovale dove sono alloggiati gli impianti di illuminazione e il pluviale di raccolta delle acque meteoriche (figg. 8 e 19).

La copertura ha un andamento curvilineo ed è costituita da pannelli sandwich, di colore grigio chiaro, sagomati secondo l'andamento della struttura. Lo smaltimento delle acque meteoriche è garantito dal canale di gronda interno ricavato sulla copertura e da discendenti ubicati all'interno del carter metallico che riveste i pilastri (sistema a scomparsa fig. 17).

Tutte le finiture sono state scelte allo scopo di garantire durevolezza e di preservarle da atti di vandalismo e, allo stesso tempo, per minimizzare i costi di manutenzione.

Particolare attenzione è stata data allo studio delle finiture esterne delle gallerie artificiali (figg. 20 e 21). A questo proposito sono stati realizzati alcuni "bozzetti" di prova (figg. da 22 a 27) per definire la scelta più idonea,



Fig. 20 - Galleria artificiale: particolare delle finiture riquadratura in travertino naturale con pitturazione, interna alla cornice, in giallo ocra e l'esterno in colore tortora. In primo piano la piattaforma elevatrice per il superamento delle barriere architettoniche.



Fig. 21 - Realizzazione del particolare architettonico della bocca di lupo per la parete a gradoni della fermata di La Rustica Città. (Cfr.: bozzetto in fig. 25).

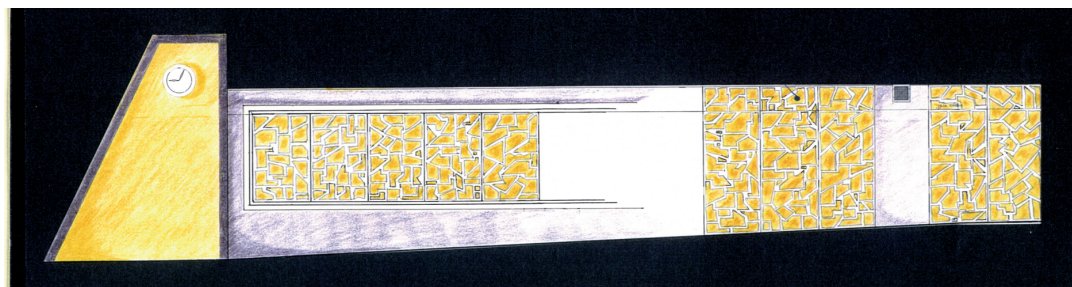


Fig. 22 - Bozzetto di studio per la scelta della finitura della galleria artificiale.

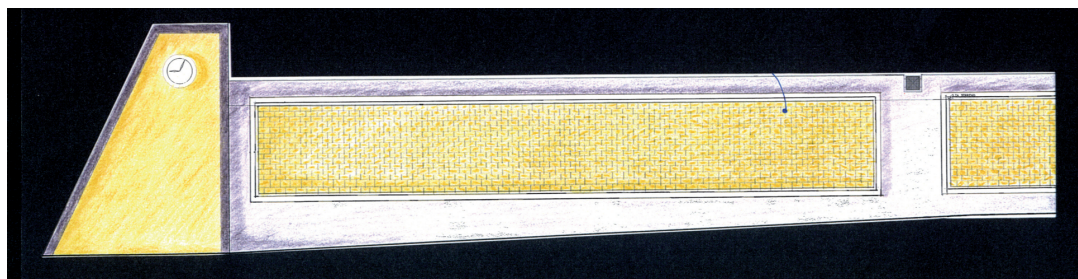


Fig. 23 - Bozzetto di studio per la scelta della finitura della galleria artificiale.

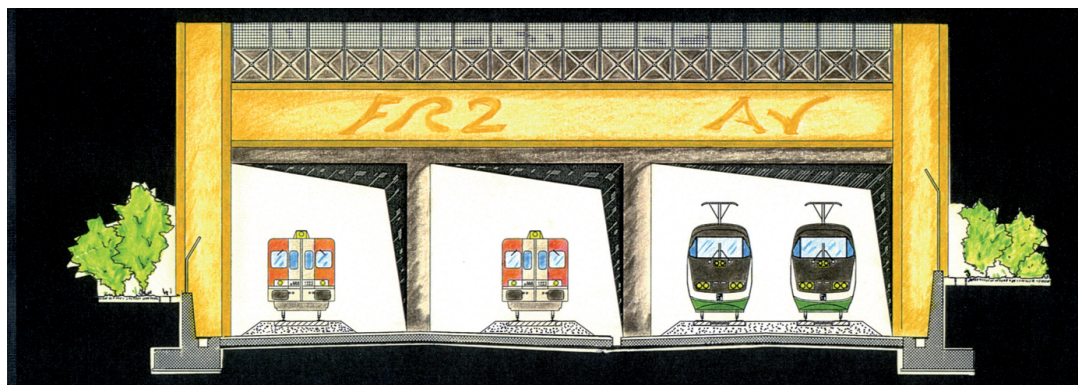


Fig. 24 - Bozzetto di studio per la scelta della finitura per gli imbocchi delle gallerie artificiali (FR2 e A.V. Roma-Napoli).

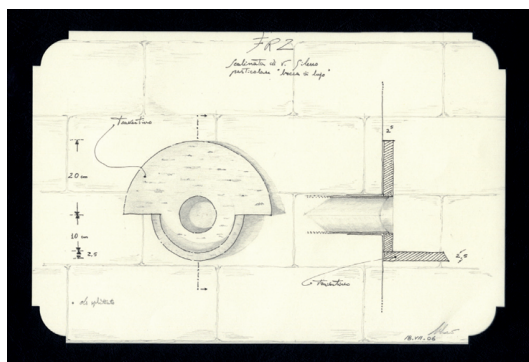


Fig. 25 - Bozzetto del particolare architettonico della bocca di lupo per la parete a gradoni della fermata di La Rustica Città. (Cfr. realizzazione in fig. 21).

sia dal punto di vista dell'immagine architettonica sia dell'inserimento dei materiali nell'ambiente circostante, limitando al massimo i costi delle finiture. I materiali di rivestimento utilizzati sono stati la cornice in travertino naturale e la pitturazione acrilica (tipo spatolato).

Tutte le fermate sono state realizzate in modo da consentire il superamento delle barriere architettoniche con

sistemi meccanizzati di risalita (piattaforme elevatrici) e con mappe e percorsi tattili (figg. 7 e 28). A questo proposito il sistema tattile è stato realizzato con elementi modulari di pavimentazione in gres porcellanato che forniscono informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali: il senso tattile plantare o più esattamente il senso cinestesico, ossia le sensazioni provocate dai movimenti dei muscoli nella normale attività motoria, il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco), l'udito e il contrasto cromatico (per gli ipovedenti).

Inoltre il sistema di riferimento previsto fornisce informazioni sia tattili sia acustiche provenienti dalla suola della scarpa o dalla punta del bastone.

7. Completamento delle opere con verde attrezzato e pista ciclopeditonale

La sistemazione a verde/paesaggistico prevede, nel tratto urbano di Roma compreso fra Prenestina e La Rustica U.I.R., la realizzazione di un polmone di verde attrezzato.

La superficie utilizzabile è in gran parte ricavata dalla copertura della galleria artificiale, per una lunghezza di circa 7.000 m e una larghezza variabile tra i 30 e i 40 m.

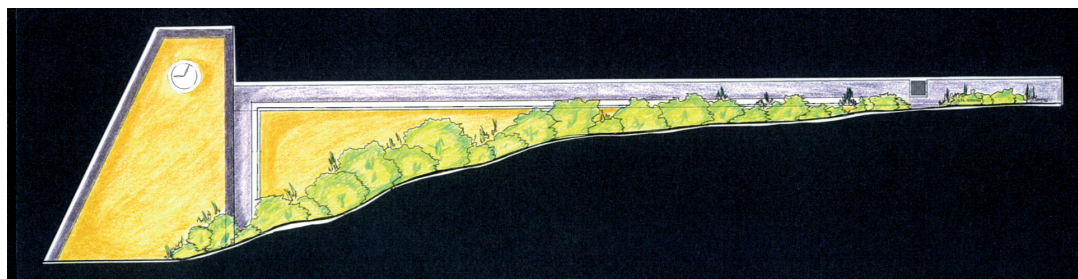


Fig. 26 - Bozzetto di studio per la scelta della finitura della galleria artificiale, sarà quello prescelto per la realizzazione finale.

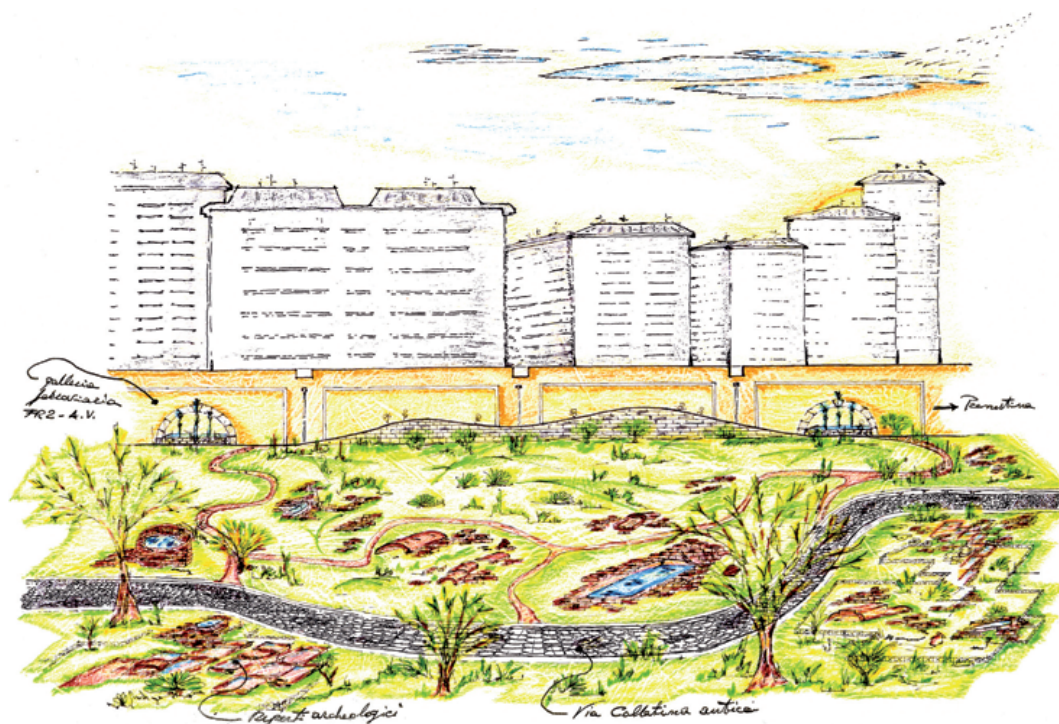


Fig. 27 - Bozzetto di studio del prospetto della galleria artificiale (FR2 - A.V. Roma-Napoli) per l'inserimento nel parco archeologico di Serenissima.

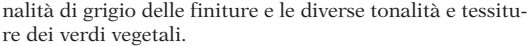
La sistemazione a verde di questa fascia di terreno, che arriva a oltre 40.000 m², prevede la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili protetti che, consentendo di ricucire il tessuto urbano ai lati della linea ferroviaria, determinano un più stretto collegamento fra le aree abitative limitrofe e le aree verdi adiacenti (fig. 29).

La sistemazione a verde realizzata consente inoltre di migliorare gli standard urbanistici relativi a verde e attrezzature per il tempo libero delle aree urbane interessate, caratterizzate da una fitta edificazione.

In tutta l'area non utilizzata per la realizzazione di percorsi o spazi di sosta è prevista la posa a dimora di essenze vegetali.

Il progetto organico del verde prevede l'uso di essenze caratteristiche in funzione delle condizioni ambientali, mentre lo stile architettonico delle opere civili è lineare ed essenziale.

Lo stile della sistemazione a verde è semplice e simmetrico e la vegetazione all'interno delle aiuole è lasciata alla sua forma naturale: questa contrapposizione crea contra-



Sono state privilegiate soluzioni a bassa manutenzione e a tecnologia semplice come il sistema di recupero delle acque piovane in vasche di accumulo da utilizzare per l'irrigazione.

La vegetazione da impiantare è stata scelta secondo criteri ecologici, paesaggistici ed estetici, ovvero rispettando la situazione climatica e microclimatica, il carattere del luogo e scegliendo piante con valenza estetica.

Le specie vegetali del nuovo impianto appartengono alla flora mediterranea, autoctone o naturalizzate, prevalentemente sempreverdi e in grado di tollerare lo stress idrico e il ridotto spessore di substrato disponibile sulla piastra di copertura della linea ferroviaria.

sto, interesse e produce ordine nella varietà, conferendo un migliore inserimento paesaggistico e una sensazione di vissuto più confortevole per l'occhio e per la mente.

Il progetto ha una intrinseca coerenza e unitarietà stilistica costituita da forme, materiali, vegetazione e colori che si ripropongono nelle altre opere già progettate (tratto urbano compreso tra Monte Ciocchi e Monte Mario della linea ferroviaria Roma-Viterbo). Le forme sono lineari in un contesto urbano privo di ordine; i materiali sono naturali come legno, ferro, pietra; i colori sono le diverse tonalità

- [1] Progetto Definitivo ed Esecutivo “*Penetrazione urbana A.V. e raddoppio Linea FR2 - Fermate di: Prenestina, Serenissima, P. Togliatti, Tor Sapienza, La Rustica Città e La Rustica U.I.R.*”, Italferr S.p.A.
- [2] Protocollo d’Intesa tra Regione Lazio, Province di Frosinone, Latina, Rieti, Roma, Viterbo, Comune di Roma, Ferrovie dello Stato SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA per l’attuazione di un progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015.

