

La stazione di Trastevere fu edificata a fine '800 in piazzale Ippolito Nievo, nella zona di Porta Portese, allo scopo di potenziare la rete di collegamenti tra la città e il territorio. Fino al 1950 è stata utilizzata come scalo merci e officina veicoli, oggi come sede dell'Istituto Sperimentale delle Ferrovie. Nel 1907, iniziano i lavori di realizzazione della stazione odierna in Piazza Biondo, alle spalle del [rione Trastevere](#), in contatto con la zona Marconi e nei pressi del quartiere Portuense, progettata dall'architetto Paolo Bo nello stile tipico dell'edilizia romana umbertina dei primi anni del '900. L'edificio, a doppia altezza, si sviluppa su quattro piani nella zona centrale, accogliendo al piano terra servizi per i passeggeri, uffici e atrio. L'edificio centrale (in particolare le aree del piano terra, piano interrato e atrio) è stato interessato da una complessiva ristrutturazione e riqualificazione funzionale finalizzata a garantire maggiore fruibilità e comfort per i clienti e ampliare l'offerta di servizi. Inseriti percorsi tattili per non vedenti e realizzati interventi per il progressivo abbattimento delle barriere architettoniche, tra cui la realizzazione di nuovi servizi igienici accessibili a tutti gli utenti e completati gli interventi di adeguamento degli impianti. Dal 1990 Trastevere ha 6 marciapiedi. Tutti i treni vi transitano effettuando soltanto fermata intermedia, ben 360 volte al giorno, procurando un flusso annuo di 5.300.000 passeggeri secondo i dati di Centostazioni, cioè 14.500 al giorno, con una media di 40 persone a treno. Per numero di treni regionali supera persino Tiburtina, la seconda stazione di Roma. La stazione di Roma Trastevere è il quarto scalo di Roma per numero di passeggeri, dopo [Termini](#), Tiburtina e [Ostiense](#). Dotata di sei binari, questa stazione è un importante punto di scambio con autobus e tram che si diramano verso ogni direzione della città ed è anche in collegamento con l'[Aeroporto Fiumicino Leonardo da Vinci](#). I principali collegamenti da e per la stazione di Roma Trastevere sono:

- 1) le linee delle ferrovie regionali del Lazio tra cui la FL1 che mette in collegamento Roma con l'[Aeroporto Leonardo Da Vinci](#)
- 2) la FL3 che collega Roma con Viterbo
- 3) la FL5 che collega Roma con Civitavecchia ed altre destinazioni della Toscana come Grosseto e Pisa. A Piazza F.Biondo parte la linea 8 del tram, altre linee degli autobus ATAC e Taxi-stand.

Un tempo le carrozze avevano i gradini per salire. Non era molto comodo e ci voleva più tempo nelle stazioni per la salita e la discesa dei passeggeri. Per questo, le vetture dei servizi metropolitani dispongono oggi di pianale ribassato, che consente grazie ai marciapiedi rialzati un imbarco rapido, quasi a raso. I lavori iniziati il 21 settembre 2015 e terminati il 21 gennaio 2016 (PROGRAMMA POR CRO FESR LAZIO, FESR, Fondi Strutturali 2007/2013, cup. J54H14000570001) hanno avuto ad oggetto il miglioramento dell'accessibilità ai treni da parte dei viaggiatori con l'innalzamento dei marciapiedi a servizio dei binari I, II, III mediante adeguamento dei marciapiedi a standard metropolitani (cod. progetto A0063P0019); ciò consente l'imbarco a raso che agevola le operazioni di salita/discesa dai treni a beneficio dei tempi di imbarco, la regolarità della circolazione nonché l'accessibilità al servizio.

Il costo iniziale dell'intervento è stato di €820.000,00, l'importo finale ammesso al POR €221.518,94, l'importo finale liquidato dal POR 221.518,94. La differenza di € 598.481,06 è rimasta in capo a RFI nello specifico:

- €165.757,06 spese non presentate da RFI;
- €25.850,07 non ammesse a finanziamento;
- € 406.873,93 spese presentate oltre la data di ammissibilità del POR-31/12/2015.

I finanziamenti sono stati così ripartiti :

- Unione europea : 410.000 euro;
- Fondo di Rotazione (Co-Finanziamento nazionale): 394.584 euro;
- Regione: 15.416 euro;
- Economie: 598.481,06 euro.

Ci incuriosisce sapere le motivazioni che hanno portato ad aumentare del 295% il costo finale dei lavori rispetto al costo inizialmente preventivato e per questo vogliamo conoscere lo stato di avanzamento dei lavori, il bando di gara iniziale, le richieste e le relative autorizzazioni inerenti i motivi che hanno determinato gli aumenti degli importi dei lavori deliberati e il rapporto costi- benefici apportati. Per questo abbiamo concordato con gli ingegneri della Regione Lazio e di RFI di effettuare visite sul posto nelle prime settimane di marzo; vogliamo anche analizzare altri open data interessanti per il nostro progetto e intervistare un campione significativo di utenti per avere risultati quanto più attendibili.