



**Italia
Nostra**
ONLUS

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione
SEZIONE ROMA

Prot. 6788/2023

**PROCEDURA DI DIBATTITO PUBBLICO COME
DA art. 22 DECRETO LEGISLATIVO 18 APRILE
2016, N. 50 *Trasparenza nella partecipazione di portatori
di interesse e dibattito pubblico***

**OSSERVAZIONI/QUESITO
DI ITALIA NOSTRA ROMA
SU PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO
ECONOMICA DELLA GRONDA MERCI DI ROMA,
CINTURA NORD E "CHIUSURA ANELLO
FERROVIARIO DI ROMA"**

Roma, 5 aprile 2023

PREMESSA N°1

Stante quanto riportato a pagina 13/19 della relazione illustrativa delle alternative di tracciato, ove nella figura 8 risulta riportata e scartata l'analisi di alternativa del tracciato di chiusura nord Anello Ferroviario di Roma totalmente ipotizzata sotterranea a partire dalla stazione di Vigna Clara. **Alternativa non perseguibile per la natura alluvionale del terreno nel quale si innesterebbe il tracciato, per le caratteristiche geometriche che dovrebbe avere l'opera in sotterraneo, per gli elevati costi di gestione e manutenzione dell'opera inserita in un tale contesto geotecnico;**

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI 2ª FASE NPP-0258 GRONDA MERCI DI ROMA GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD					
	Relazione illustrativa Alternative di Tracciato	PROGETTO NPAE	LOTTO 00	CODIFICA R 10 RH	DOCUMENTO IF 0001.002	REV. A

2.2 Andamento altimetrico complessivo

L'ambito fortemente antropizzato in cui la linea si inserisce ha spinto ad esplorare non solo alternative in superficie ma anche in sotterraneo, al fine di individuare la soluzione, che nel soddisfacimento dei requisiti prestazionali e funzionali richiesti, risultasse fattibile.

2.2.1 Tracciato interamente in sotterraneo

La soluzione analizzata ha inizio a Vigna Clara e si sviluppa totalmente in sotterraneo, realizzando la stazione di interscambio di Tor di Quinto in sotterraneo, il sottoattraversamento del Fiume Tevere, e riemergendo in corrispondenza della fermata di Val d'Ala.

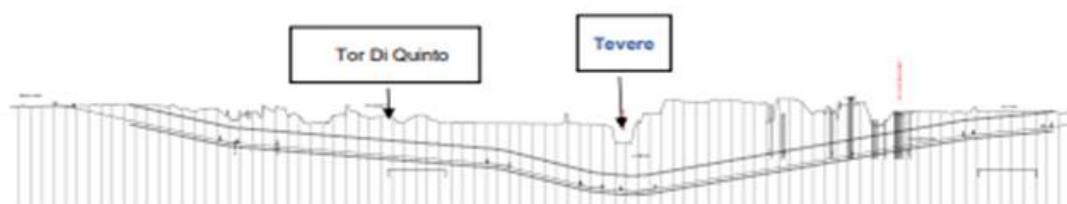
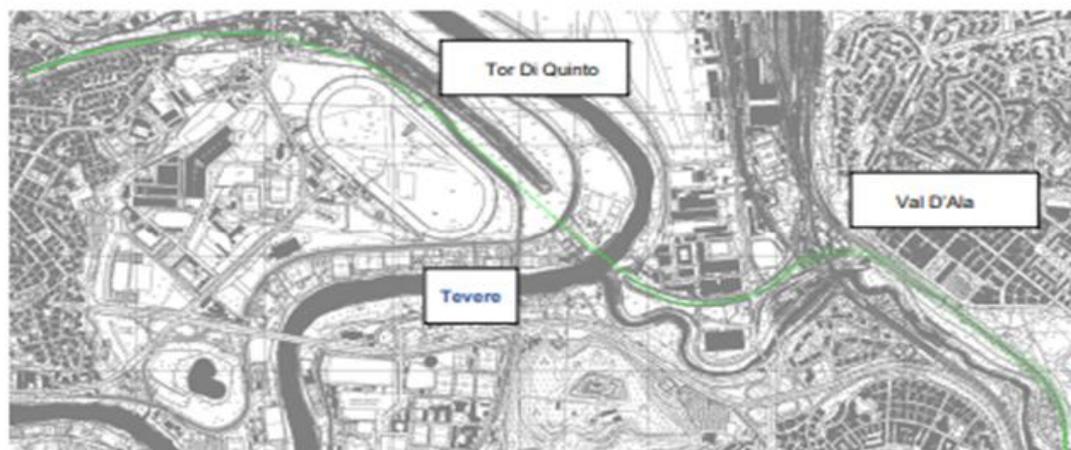


Figura 8: Planimetria e profilo soluzione totalmente in sotterraneo

PREMESSA N° 2

Stante che RFI dichiara di aver già fatto una consultazione popolare la scorsa estate, evento che ai residenti la tratta Vigna Clara – Tor di Quinto non risulta, è stata riattivata la consultazione, adesso, dopo un incontro presso il comune di Roma il giorno 6 marzo scorso. Dopodiché è stato pubblicato un sito internet in data 8/3/2023 all'indirizzo:

<https://dp.anelloferroviarioroma.it/>

Questa circostanza viene considerata, quindi, come data di inizio della presentazione al pubblico, tale da avere la scadenza conseguente al 7 aprile. Tuttavia i cittadini residenti nella zona interessata ai lavori sono stati convocati ad un primo appuntamento ufficiale solo il pomeriggio del 14 marzo: di conseguenza è quella la data del primo vero dibattito pubblico alle ore 18:30 presso la sede del XV Municipio, in Roma alla Via Flaminia 872. Quindi solo allora ufficialmente i residenti dei quartieri Fleming e Vigna Clara, insieme ai residenti di Tor di Quinto, sono venuti a conoscenza del piano dei lavori e dei dettagli “impattanti” di questo progetto. Per tale motivo dovrebbe essere il 14/3/23 la data di presentazione al pubblico direttamente interessato dalle conseguenze del progetto e quindi slittare la scadenza del 7/4/23 al 14/04/23 il che consentirebbe di poter depositare eventuali ulteriori osservazioni e rilievi per richiedere la valutazione di una variante di progetto.

PREMESSA N° 3

Appare singolare, infatti, che il progetto sia stato presentato al pubblico come la definitiva "Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma", con un peso incredibile verso il trasporto passeggeri (282 treni al giorno, uno ogni 8 minuti, per il trasporto di migliaia di pendolari e realizzando opere che collegano le stazioni da Valle Aurelia fino alla Stazione Tiburtina), mentre presso il Ministero lo stesso progetto diventi il “Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-Vigna Clara”.

Si sta parlando di trasporto passeggeri, con treni più leggeri e prestanti, oppure di trasporto merci? E' evidente che nel caso di trasporto merci, peraltro pesanti e anche pericolose, il dibattito sul tracciato assumerebbe altra valenza dovendo considerare i rischi di trasporto di merci pericolose. In tal caso, si dovrebbero ridiscutere le condizioni e le Analisi di Rischio che si rivelarono di conseguenze irripetibili come nel caso del noto incidente di Viareggio del 29 giugno del 2009. In tale circostanza si ebbe il disastro che ebbe origine dallo svio di un treno merci, il danneggiamento di una cisterna contenente GPL, la cui fuoriuscita innescò un incendio, presto degenerato in un'esplosione, che interessò il sedime della stazione di Viareggio qualche centinaio di metri a sud del fabbricato viaggiatori e le aree abitate circostanti, causando in totale 32 morti e un centinaio di feriti.

PREMESSA N° 4

Se si analizza a fondo il progetto presentato alla popolazione chiamato appunto "Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma" si verifica che lo stesso è stato diviso in quattro fasi di realizzazione:

1. Lotto 1 A: raddoppio del binario nella tratta tra la Stazioni di Valle Aurelia-Vigna Clara
2. Lotto 1 B: nuovo collegamento a doppio binario Vigna Clara-Tor di Quinto di lunghezza pari a 1900 m e nuova stazione a Tor di Quinto
3. Lotto 2: nuovo collegamento a doppio binario Tor di Quinto- Val d'Ala di lunghezza pari a 2600 m e modifiche al PRG di Tiburtina
4. Lotto 3: nuovo collegamento Bivio Pineto – Stazione Aurelia – e Bivio Tor di Quinto – Smistamento

I primi due lotti (1A e 1B) sono già stati finanziati attraverso appositi contratti di programma e dovranno essere completati rispettivamente negli anni:

- 2025 (Lotto 1A) finanziamento di 69,44 Milioni di €
- 2027 (Lotto 1B) finanziamento di 306,88 Milioni di €

Questi due lotti sembra siano stati inseriti nel PNRR, ottenendo immediatamente approvvigionamento di fondi ed anche le numerose deroghe che consentono le procedure gestite in tale modo. Ma di questo inserimento nel PNRR non solo non vi è traccia nella documentazione depositata, ma nemmeno è approfondito se si siano fatte già conferenze di servizio o altri atti preparatori all'avvio dei lavori, dato per certo entro agosto prossimo.

Non esisterebbero, invece, risorse finanziarie accantonate per la Fase 3 del progetto "Chiusura Anello Ferroviario di Roma" (il Lotto 2, che dovrebbe avere al suo interno addirittura una variante al Piano Regolatore Generale per la Stazione Tiburtina), né tantomeno per la Fase 4 (il Lotto 3 che realizzerebbe davvero la chiusura dell'Anello Ferroviario. Solo allora sarà consentito ai passeggeri l'arrivo fino alla stazione Tiburtina in "appena 12 minuti di treno", come citato nella presentazione allegata, e questo sarebbe un tempo da Metropolitana e non certo da Gronda Merci.

PREMESSA N° 5

Senza la realizzazione del resto delle opere descritte nelle Fasi 3 e 4 (lotto 2 e lotto 3), che per adesso seppur con delle date di previsione esecutiva, restano senza finanziamenti, è evidente che questa iniziativa servirà esclusivamente a realizzare un collegamento tra le stazioni di Vigna Clara-Tor di Quinto e solo dopo il centro di smistamento merci poco distante, per consentire una tratta breve ai treni merci che devono arrivare in zona sud-ovest della Capitale. (Ostia, Fiumicino e Civitavecchia comprese). E dunque sul sito del Ministero la procedura 8334 viene intitolata correttamente: "Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-Vigna Clara" e una ultima considerazione: sul sito del Ministero esiste soltanto una procedura, la n.8334, che riguarda "esclusivamente" la Fase 1 - Lotto 1A (Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-Vigna Clara), come espressamente dichiarata nel titolo. Parrebbe non ci sia traccia di una presenza di altra procedura attiva per la Fase 2 - Lotto 1B (nuovo collegamento a doppio binario Vigna Clara-Tor di Quinto e nuova stazione a Tor di Quinto). Ed a niente sono valsi sino ad oggi i tentativi di mettersi in contatto con il Ministero, (col responsabile della procedura, dott. Carlo Di Gianfrancesco) che pare non risponde mai al telefono e, nemmeno a e-mail.

Depositati nella procedura relativa al Lotto 1A ci sono anche centinaia di documenti che riguardano il Lotto 1B, ed anche il resto dei lavori, che niente dovrebbero avere a che fare con questa parte dei lavori e con il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale: il Lotto 1A riguarda soltanto il raddoppio dei binari nella parte di linea che dalla Stazione di Vigna Clara arriva, in gran parte per via sotterranea, fino alla Stazione di Valle Aurelia. Questo progetto (Lotto 1A) avrebbe sicuramente una valenza sul Giubileo del 2025 anche se non è chiaro dove arriverebbero i pullman dei pellegrini, visto che la Stazione di Vigna Clara non ha posteggi sufficienti, nemmeno una pedana di sosta, e nessuna opera di urbanizzazione in tal senso viene prevista.

Certo è che se si facesse continuare la linea in sotterranea (come era in ipotesi precedente e come si è sempre pensato venisse realizzato il collegamento tra questa stazione e quella di Tor di Quinto) **tutta l'area superiore potrebbe continuare così da estendere la Piazza Luigi Diodati, incrementando i posti auto, gestendo le botteghe del mercato presenti da sempre** (e magari spostandovi anche quelle in smobilitazione da Piazza Monteleone di Spoleto), ma soprattutto realizzando per l'intera zona quelle opere che compenserebbero una parte dei disagi. Invece nel progetto non è stata prevista nessuna opera di urbanizzazione a compensazione o di miglioramento dello stato attuale: anzi, è quasi paradossale che una linea che avrebbe un traffico passeggeri così elevato (una volta chiuso l'anello ferroviario) e che serve i quartieri di Vigna Clara, del Fleming e di Tor di Quinto, non abbia, nemmeno in previsione il rifacimento o il miglioramento di passaggi pedonali protetti diretti per accesso alla stazione (attualmente i pedoni che intendono prendere il treno che da Vigna Clara arriva con solo tre corse al giorno a Valle Aurelia, devono attraversare Via Cassia e Via Flaminia, due strade ad altissimo scorrimento, senza alcuna protezione o corsia pedonale preferenziale). Solo sembra si farà un'inutile ciclabile a bordo tracciato ferroviario ed a fine lavori sarà finalmente riparata e riasfaltata Via Monterosi.

OSSERVAZIONI DI ITALIA NOSTRA ROMA AL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA GRONDA MERCI DI ROMA, CINTURA NORD: NECESSARIAMENTE ESTESO DAL LOTTO 1A "VALLE AURELIA- VIGNA CLARA", AL LOTTO 1B "VIGNA CLARA-TOR DI QUINTO" E AL LOTTO 2 "TOR DI QUINTO- VAL D'ALA"

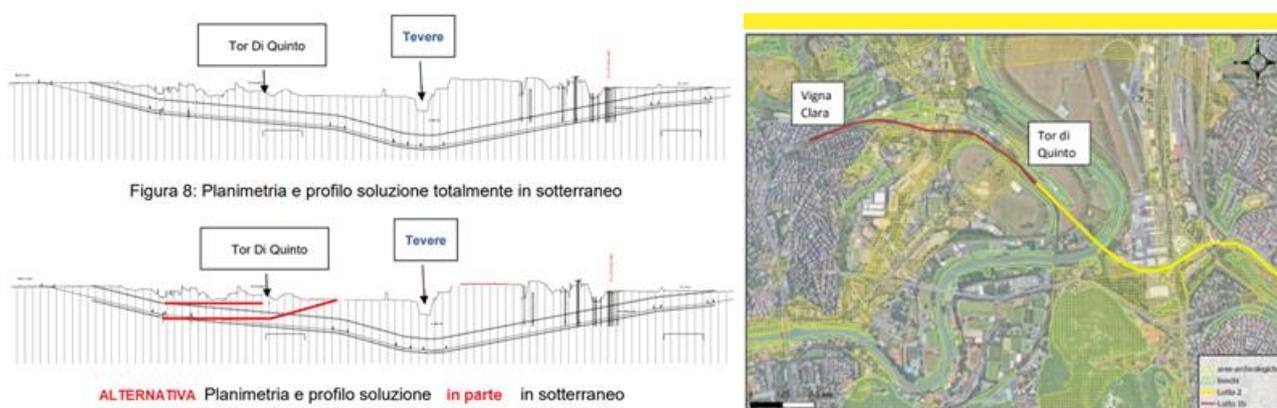
Preliminarmente emerge l'incongruenza tra il titolo del progetto pubblicato sul sito del MiTE (Lotto 1A, tratta Valle Aurelia - Vigna Clara) e la documentazione grafica (non facilmente leggibile) pubblicata che richiama anche il lotto 1B (tratta Vigna Clara- Tor di Quinto) ed il lotto 2 (Tor di Quinto - Val d'Ala). Pertanto le osservazioni/quesiti che seguono devono necessariamente riferirsi a tutti i 3 lotti citati.

Stanti le premesse e la impossibilità di svolgere il tracciato interamente in sotterraneo compreso il sottoattraversamento del Fiume Tevere che implicherebbe gravi difficoltà geotecniche non si comprende però, dalla documentazione messa a disposizione da RFI ai cittadini, perché non venga proposto un tracciato interrato tra la stazione di Vigna Clara e la stazione di Tor di Quinto.

Si richiede pertanto la valutazione della ipotesi alternativa di percorso in parte sotterraneo immediatamente a partire dall'attraversamento in ponte del Fiume Tevere e quindi la realizzazione in sotterraneo della stazione di Tor di Quinto e la prosecuzione del percorso sotterraneo fino alla riuscita in superficie all'innesto della stazione Vigna Clara (cfr. fig. di seguito)

Si chiede ai progettisti un urgente chiarimento del quesito posto e soprattutto un evidente e completo itinerario del tracciato previsto da RFI a partire dalla stazione di Valle Aurelia ad arrivare

Val d'Ala. Si chiedono planimetria e sezioni significative del raddoppio tra Valle Aurelia e Vigna Clara, una planimetrie e sezioni significative del tracciato previsto tra Vigna Clara e Tor di Quinto con lo studio dell'interramento (proposto dal quesito sopra esposto di Italia Nostra), visto l'elevato impatto visivo che avrebbe il tracciato in quest'area altamente urbanizzata, ed infine l'ipotesi di interrare la stazione di Tor di Quinto, che appare pienamente percorribile, per poi superare il Tevere e l'Aniene su viadotto come previsto dal progetto, fino alla congiunzione con Val d'Ala.



Con la eliminazione di gran parte dell'impatto visuale e gravi disturbi ai residenti (che già si sono organizzati in Comitati) e a luoghi Istituzionali prospicienti il viadotto come si lascia intravedere dalla immagine di seguito.

