

## OSSERVAZIONI A NUOVE INFRASTRUTTURE A RETE (RETI VIARIE, IDRICHE E FOGNARIE)

Si deve osservare preliminarmente che fra le nuove infrastrutture a rete, così come previste, mancano del tutto le reti idriche e soprattutto le reti fognarie.

A tal ultimo riguardo si fa presente che la nascita e la crescita come “borgata” della zona della “Tomba di Nerone” al di fuori di ogni pianificazione ha comportato una serie di conseguenze anche e soprattutto sul sistema fognante.

Va fatto presente che inizialmente ogni abitazione costruita per lo più abusivamente scaricava i liquami luridi prodotti da chi la abitava tramite fossa biologica; quando con la crescita delle case una accanto all'altra é diventato insostenibile il sistema fognante fin lì adottato, tutti i proprietari di allora hanno deciso di costituirsi in consorzio per sostenere le spese *pro capite* di un sistema interno di collettori, che ha incanalato tutti i liquami luridi portandoli al di fuori del centro abitato e scaricandoli così a cielo aperto sul corso d'acqua più vicino, senza nessuna depurazione a monte o a valle.

Un esempio di come ancora oggi sia funzionante questo “sistema” é dato dal Fosso del Poggio, piccolo affluente di destra del Fosso del Fontaniletto o Fosso della Crescenza, che é stato intubato fino a via dei Due Ponti, ma che scorre a cielo aperto nell'ultimo tratto, sulle cui sponde ricoperte di vegetazione infestante nel periodo estivo di magra rimangono appesi e sono quindi in bella mostra tutti i segni visivi dell'inquinamento (carta igienica, pannolini assorbenti, cotton fioc ecc.): a conferma ulteriore di quanto viene scaricato sul principale affluente del Tevere in totale violazione della normativa vigente in materia, si evidenzia che d'estate le acque del tratto terminale del Fosso del Fontaniletto o della Crescenza si distinguono per quanto sono maleodoranti.

Per avere un'idea più tangibile del quadro che si é venuto a determinare in quello che ormai é diventato un vero e proprio quartiere, e quindi delle conseguenze possibili sul piano della salute di tutti i cittadini che vi abitano, si porta a conoscenza di una ricerca compiuta in tal senso ormai più di 10 anni fa dall'Ospedale Villa S. Pietro, che ha portato ad accertare diversi casi di epatite virale registrati in zona, con una media comunque superiore al normale.

**La riqualificazione dell'intero sistema fognante del quartiere “Tomba di Nerone” consiste sostanzialmente nell'allaccio di tutto il sistema interno dei collettori del quartiere al collettore principale che dovrà arrivare al depuratore di Roma Nord, per consentire di scaricare poi sul Tevere liquami non più inquinanti.**

La progettazione e la successiva realizzazione del collettore spetta alla II° Unità Organizzativa del Dipartimento XII del Comune di Roma (Politiche dei Lavori Pubblici e manutenzione Urbana), che ha già realizzato il collettore di Acqua Traversa (Fosso dei Frati).

La realizzazione del collettore del Fosso della Crescenza o del Fontaniletto, che da Borghetto S. Carlo a nord arriverà al depuratore di Roma Nord a ridosso del Tevere, é stata a suo tempo prevista con finanziamenti del Fondo Investimenti Occupazione (F.I.O.).

Il Comune di Roma ha dato l'avvio ad un programma per lotti funzionali del collettore del Fosso della Crescenza o del Fontaniletto: attualmente sono stati iniziati il 1° ed il 2° lotto del tratto iniziale chiamato <<adduttrice Crescenza>>, per la quale è stata avviata la procedura di esproprio temporaneo delle aree.

**Anche in prospettiva della realizzazione dell'intero collettore e quindi della possibilità di un allaccio organico ad esso dell'attuale sistema fognante del quartiere "Tomba di Nerone", è necessario predisporre un piano di monitoraggio della esatta ubicazione non solo del suddetto sistema fognante, che non risulta essere mai stato redatto, ma anche del sistema telefonico, elettrico e dell'impianto di erogazione del gas.**

A riprova della assenza più totale di un simile piano si portano come esempio i lavori a suo tempo svolti per la posa in opera di cavi elettrici su via Bagnoregio, che sono stati eseguiti dalla ditta che aveva vinto l'appalto senza nessuna pianta del sottosuolo e che hanno portato a tranciare i fili delle linee telefoniche (isolando più di 300 apparecchi privati) ed a rompere una tubatura dell'ACEA, con perdita di una enorme quantità d'acqua: a salvarsi è stato solo un residente all'altezza di via Orte che ha indicato alla ditta il luogo esatto in cui passava la fogna che aveva costruito abusivamente e che non ha così subito i colpi della benna.

**La dotazione di un piano aggiornato di tutto ciò che passa nel sottosuolo del quartiere "Tomba di Nerone" servirà, oltre che ad evitare nuovi guasti dello stesso tipo sopra descritti, ad agevolare le pratiche relative a diversi altri aspetti, come ad esempio il rilascio del certificato di abitabilità, per ottenere il quale occorre dimostrare di avere un regolare allaccio in fogna (dimostrabile in tal caso con il sistema del passaggio dei liquidi colorati dal bagno di casa alla condotta fognante) oppure tutte le riparazioni che si rendessero necessarie del medesimo sistema fognante.**

Il piano suddetto dovrà monitorare anche il sistema generale di raccolta delle acque piovane, sia private che pubbliche, soprattutto delle principali strade, come via di Grottarossa, sui cui tombini sembrano essere stati operati allacci privati che hanno portato a gravi disfunzioni o dove comunque - ogni volta che si hanno precipitazioni più intense - si verificano sistematici allagamenti che si possono e si debbono evitare solo e soltanto con una attenta analisi delle cause e la conseguente progettazione dei rimedi più opportuni da mettere in atto.

L'attuale viabilità del quartiere "Tomba di Nerone" è quella per lo più derivata dalla lottizzazione abusiva dei terreni operata all'epoca, che è consistita in generale nel lasciare al libero transito un fronte di 4 metri per ogni lotto: ne sono scaturite strade di 8 metri di larghezza, quando la fascia suddetta di rispetto stradale è stata mantenuta, perché si registrano casi di una medesima via (come via Bagnoregio) con restringimenti e tratti di larghezza comunque inferiore agli 8 metri.

**Come per il sistema fognante, i proprietari di allora riuniti in consorzio hanno poi asfaltato a proprie spese le strade di quella che era ancora una borgata: a lavori finiti, si è presentato il Comune che agli ingressi di ogni strada ha affisso le targhe di pietra con il nome delle vie della LIII Zona dell'Agro Romano.**

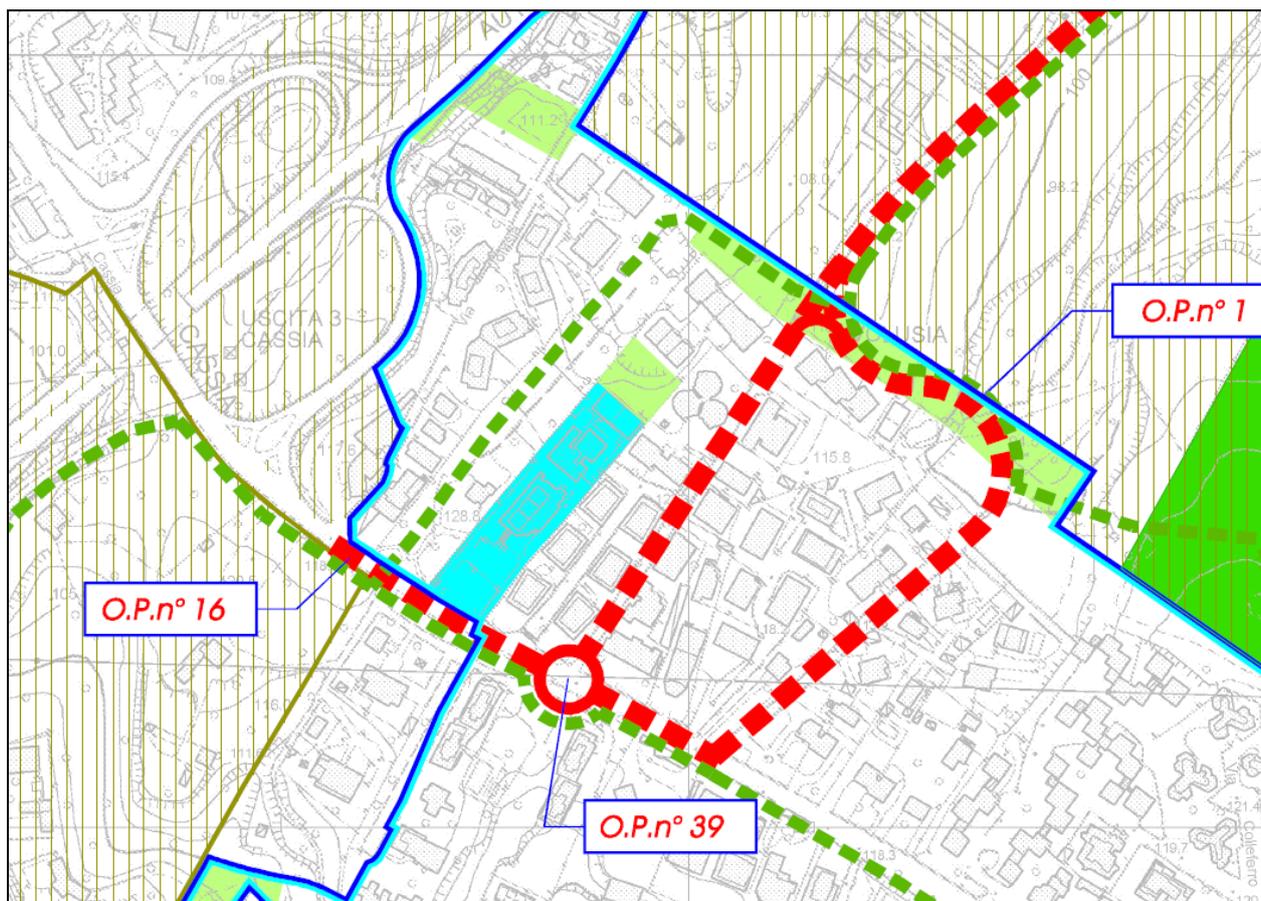
Dallo sfruttamento più totale possibile delle aree é derivata come disfunzione maggiore la assenza di una piazza o di un luogo centrale comunque di ritrovo per gli abitanti del quartiere.

Come conseguenza di questa crescita spontanea si debbono registrare strade realizzate senza marciapiedi, dove la sosta selvaggia delle macchine sui bordi costringe il pedone a camminare in mezzo alla strada, con rischio e pericolo per la sua incolumità.

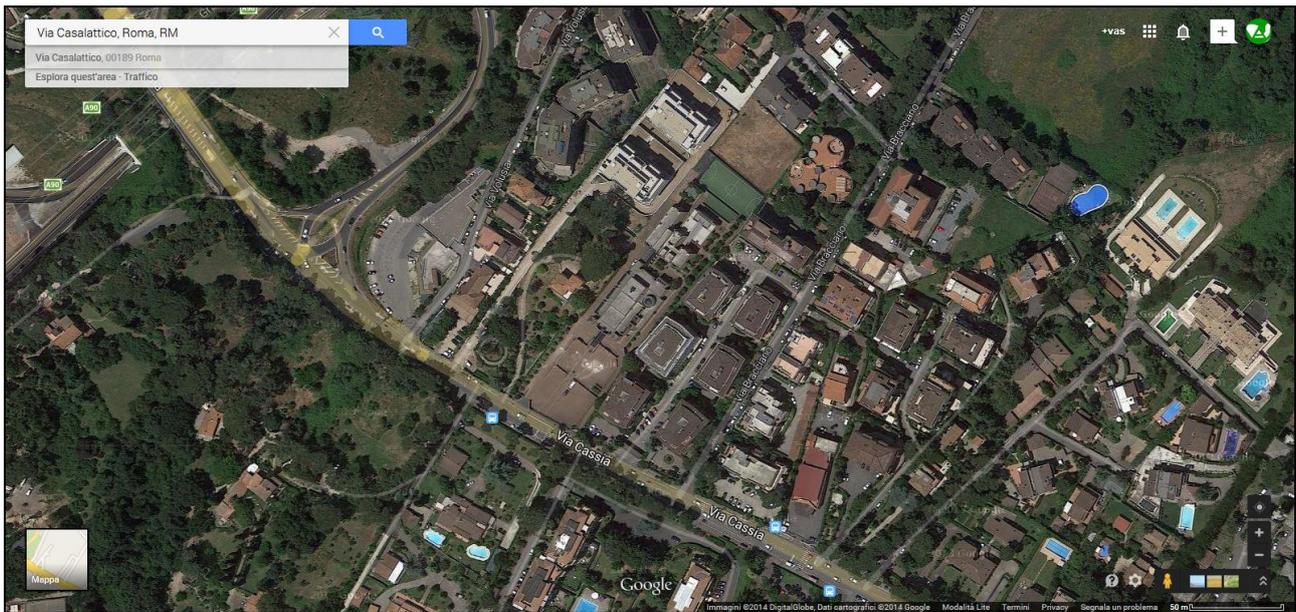
Un'altra delle disfunzioni gravi del quartiere é la mancanza di parcheggi sufficienti, che riguarda anche le costruzioni realizzate dopo l'entrata in vigore del D.M. n. 1444 del 2.4.1968 sugli *Standard urbanistici*, che obbligava al parcheggio auto in numero sufficiente per ogni nuova costruzione, ma che é stato rispettato solo sul progetto: infatti, a costruzione finita e dopo il rilascio del certificato di abitabilità, la maggior parte dei parcheggi e dei garages interrati sono stati trasformati in magazzini od officine o addirittura supermercati, costringendo i residenti di quello stabile a parcheggiare su strada le loro macchine.

Le osservazioni che seguono riguardano non solo le opere viarie previste nell'ordine numerico per le nuove infrastrutture a rete, ma anche gli interventi su infrastrutture a rete esistenti (sia come reti viarie che come sistemazione innesti), le nuove aree pedonali ed a parcheggio, gli edifici ed attrezzature pubbliche e il verde pubblico e le sistemazioni ambientali, nonché le altre opere pubbliche programmate o in attuazione che vi sono connesse.

- Opera n. 1 – **Nuovo tratto stradale da via Cassia a via Bracciano** (per un importo previsto di **950.000,00 €**)
- Opera n. 16 – **Allargamento di via Cassia da via Volusia a strada privata** (per un importo previsto di **250.000,00 €**)
- Opera n. 39 – **Svincolo-rotatoria su via Cassia innesto via Bracciano** (per un importo previsto di **200.000,00 €**)



Estratto della Tavola 2



L'opera n. 1 è praticamente impossibile da realizzarsi, perché – oltre che a rendere pubblica la già esistente strada privata condominiale a fondo cieco con accesso dal civico n. 990 – ne va a proseguire l'inizio del suo prolungamento per congiungersi con via Bracciano praticamente sopra un complesso residenziale già realizzato negli ultimi anni con 2 piscine.

Ammesso e non concesso che si riesca a proseguire la strada esistente fino a superare il suddetto complesso residenziale con piscine, per poi svoltare a sinistra in direzione di via Bracciano, si andrebbe a prevedere questo nuovo tratto finale al di fuori del perimetro del Programma Integrato ed all'interno del Parco di Veio, dove ai sensi della lettera p) del 3° comma dell'art. 8 della legge regionale n. 29/1997 è vietata **"l'apertura di .... nuovi tracciati stradali"**.

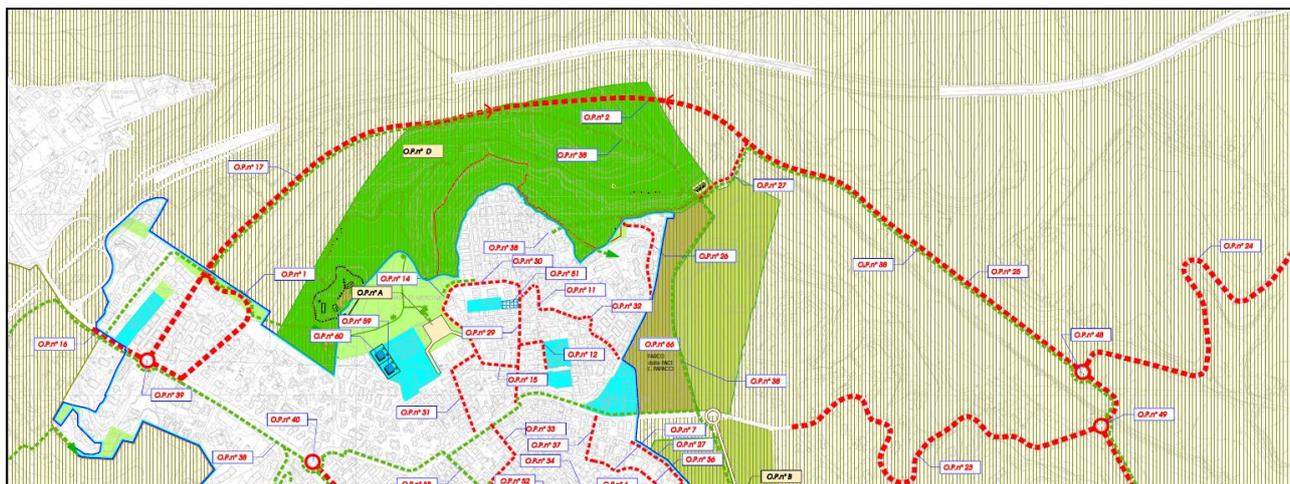
**Non se ne capisce peraltro l'utilità, se non in funzione della seguente opera n. 2, per cui se ne chiede lo stralcio.**

Con l'opera n. 16 si prevede un adeguamento–allargamento di via Cassia dall'altezza del civico n. 990 fino a via Volusia, mentre con l'opera n. 39 si prevede uno svincolo-rotatoria all'altezza dell'innesto della via Cassia con via Bracciano, che non avrebbe senso di esistere se si realizzasse l'entrata da via Cassia ed il ritorno sulla stessa dalla strada al civico n. 990.

**In considerazione del bassissimo flusso di traffico che si immette sulla via Cassia da via Bracciano, non ha alcun senso realizzare uno svincolo-rotatoria (op. n. 39), di cui si propone lo stralcio, a maggior ragione perché previsto anche e soprattutto in funzione della seguente illecita circonvallazione del quartiere dentro il Parco di Veio.**

- Opera n. 2 – **Nuova Tangenziale PRINT Via Cassia/Via di Grottarossa (per un importo previsto di 9.000.000,00 €)**
- Opera n. 17 – **Adeguamento di via Bracciano (per un importo previsto di 1.200.000,00 €)**
- Opera n. 25 – **Allargamento di traversa di via di Grottarossa (fino a via Veientana) (per un importo previsto di 1.400.000,00 €)**
- Opera n. 38 – **Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali protetti (quota parte dell'importo complessivo previsto di 2.300.000,00 €)**
- Opera n. 48 – **Svincolo-rotatoria su Via Grottarossa innesto con traversa Grottarossa (per un importo previsto di 500.000,00 €)**

Al Paragrafo 3.3.2 della Relazione Tecnica l'opera n. 2 viene descritta nel modo seguente: <<Il Programma prevede inoltre la realizzazione di una nuova viabilità tangenziale, esterna al Programma integrato, che consentirà un collegamento più agevole tra la Via Cassia e la Via Flaminia. L'asse in questione farà da prolungamento di Via Bracciano fino al Fosso della Crescenza e, costeggiando quest'ultimo, si ricongiungerà a Via di Grottarossa>>.



Estratto della Tavola 2

Si mette preliminarmente in evidenza che non è stata tenuta in alcun conto l'orografia della zona, dal momento che via Bracciano cammina sul crinale di una collina che scende a trapiombo sulla sottostante valle, protetto da spallette boscate che dovrebbero essere in parte distrutte, mentre il rimanente tratto pianeggiante che costeggia il Fosso della Crescenza o del Fontaniletto è una strada non asfaltata privata che in realtà è un semplice sentiero (localmente denominato "strada della ferratella") e che parte dal tratto della via Veientana sotto il ponte del G.R.A. per arrivare su via di Grottarossa all'altezza del Fosso del Fontaniletto e di via della Crescenza.

Per realizzare al meglio il collegamento tra via Bracciano e via di Grottarossa è previsto anche l'adeguamento a monte del tratto asfaltato di via Bracciano (opera n. 17) e l'allargamento a valle della "strada della ferratella" (opera n. 25), nonché la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale protetto che cammina parallelo alla nuova tangenziale per pressoché tutto il suo percorso (opera n. 38) ed un doppio svincolo-rotatoria ai terminali di via Bracciano con via di Grottarossa (op. n. 48) e con via Cassia (op. n. 39 di cui già si è detto).

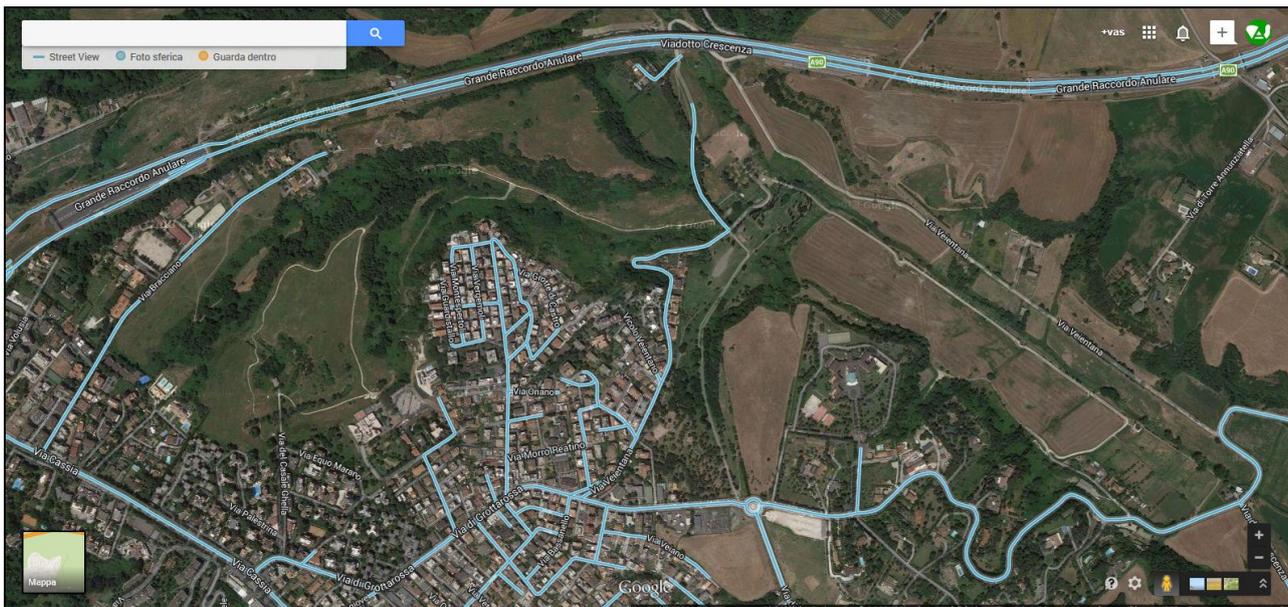


Foto satellitare tratta da Google Maps con evidenziate in colore celeste le stare esistenti

Si mette preliminarmente in evidenza che questo tracciato era stato già proposto fra le osservazioni presentate al nuovo P.R.G. adottato ad ottobre del 2000 dall'allora Consiglio della XX° Circoscrizione con deliberazione n. 90 del 6.12.2000, poi ripreso a titolo esclusivamente personale dall'allora Presidente del XX Municipio Gianni Giacomini.

Il suddetto sentiero ricade all'interno dei seguenti 3 vincoli paesistici:

- 1) della perimetrazione provvisoria del Parco di Veio, che costituisce un'area di interesse paesaggistico tutelata per legge ai sensi della lettera f) del 1° comma dell'art. 142 del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" (emanato con D.Lgs. n. 42/2004), per cui ogni progetto di "interventi, impianti ed opere" all'interno dell'area naturale protetta è soggetto al preventivo "**nulla osta**" dell'Ente di gestione, ai sensi dell'art. 28 della legge regionale n. 29/1997;
- 2) del vincolo paesistico relativo al Parco di Veio imposto ai sensi della legge n. 1497/1939 con deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 338 del 31 gennaio 1989, per cui ogni progetto di trasformazione del territorio è soggetto al preventivo ed obbligatorio rilascio della "**autorizzazione paesaggistica**" ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 del da parte della Direzione Regionale dell'Area Urbanistica e Beni Paesaggistici del Comune di Roma, previo parere vincolante della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il Comune di Roma;
- 3) del vincolo paesistico relativo sempre al Parco di Veio imposto con D.M. emanato il 24/2/1986 ai sensi della legge n. 431/1985, art. 1, lettera m (zona di interesse archeologico), per cui sulla eventuale "**autorizzazione paesaggistica**" ad ogni progetto di trasformazione del territorio deve essere espresso un parere vincolante anche da parte della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma.

Per quanto riguarda l'Ente Parco di Veio si fa presente che ai sensi dell'art. 28 della legge regionale n. 29/1997 il "**nulla osta**" di sua competenza sul progetto di trasformazione del territorio, ai fini del suo rilascio, "**verifica la conformità con le misure di salvaguardia**", che sono dettate dall'art. 8

delle medesima legge regionale n. 29/1997 e che, come già detto, alla lettera p) del 3° comma prescrive il divieto di realizzare nuovi tracciati stradali.

Si evidenzia inoltre che ai sensi del 5° comma dell'art. 9 della legge regionale n. 24/1998 *“si applicano sia le misure di salvaguardia previste negli specifici provvedimenti istitutivi o legislativi generali, sia la normativa relativa alle classificazioni per zone delle aree ove previsto dai PTP o dal PTPR”* con la clausola che *“in caso di contrasto prevale la più restrittiva”*: ne deriva che il *“nulla osta”* dell'Ente Parco di Veio deve verificare la *“conformità”* non solo con la suddetta misura di salvaguarda, ma anche con le prescrizioni dettate per il caso specifico tanto dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTP) n. 15/7 *“Veio-Cesano”* (definitivamente approvato i sensi dell'art. 1 della medesima legge regionale n. 24/1998) quanto dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), che è stato adottato dalla Giunta Regionale con deliberazioni n. 556 del 25.6.2007 e n. 1025 del 21.12.2007.

Ai sensi del 4° comma dell'art. 7 delle Norme del PTPR *“fino all'approvazione del PTPR resta ferma l'applicazione delle norme dei PTP vigenti”* con la clausola che *“in caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato e dei PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva”*.

Il PTP n. 15/7 destina il tratto di strada di cui all'oggetto (negli elaborati serie E/3 7/g-h e 7/i) a sottozona di tutela integrale TI/47.

Per quanto riguarda la viabilità, la lettera g) dell'art. 46 delle Norme del PTP n. 15/7 (relativa alle prescrizioni generali della disciplina di tutela) consente soltanto *“tutti gli interventi finalizzati alla conservazione, come prescritto al punto a) del successivo art. 75”*, che riguarda per l'appunto la *“Disciplina degli interventi sulla viabilità”* e che alla lettera a) (relativa proprio alla *“Conservazione”*) autorizza – alla lettera a1 – *“interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria con l'obbligo di conservare la sezione e la natura dell'attuale manto stradale”* (a livello quindi di sentiero non asfaltato), mentre alla lettera a2 autorizza le *“aperture di sentieri, di uso esclusivamente pedonale e di ampiezza non superiore a m. 1,20 e piazzole di sosta”*.

Il PTPR destina a sua volta lo stesso tratto di strada di cui all'oggetto (nella tav. 24, foglio 374 delle Tavole A) a *“Paesaggio Naturale di Continuità”* ed a *“Fascia di rispetto”* del corso d'acqua del Fosso del Fontaniletto”.

La Tabella B dell'art. 23 delle Norme del PTPR, che è relativa alla *“Disciplina delle azioni/trasformazioni e degli obiettivi di tutela”* del *“Paesaggio Naturale di Continuità”* riguardo alle nuove infrastrutture al punto 7.2.1 (viabilità locale) come obiettivo specifico di tutela/disciplina stabilisce che è ***“Non Consentito”***.

L'art. 35 delle Norme del PTPR, relativo alla *“Protezione dei corsi delle acque pubbliche”*, al comma 6 stabilisce che ***“i corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri ed ineditati per una profondità di metri 150 per parte”***: il successivo comma 16 dispone che *“le opere e gli interventi relativi ... alle infrastrutture viarie ... sono consentite, in deroga a quanto previsto dal presente articolo, anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua”*.

**Tenendo presente l'obbligo di rispettare la più restrittiva di tutte le suddette "misure di salvaguardia" del Parco di Veio, il progetto di asfaltare il tratto di strada di cui all'oggetto non è consentito come nuovo tracciato stradale o nuova infrastruttura viaria che dir si voglia: non è consentito nemmeno se si considera il sentiero attualmente esistente come "strada" già realizzata su cui realizzare un intervento di normale manutenzione ordinaria o straordinaria, dal momento che c'è l'obbligo di conservare la natura dell'attuale manto stradale prescritta dal PTP n. 15/7.**

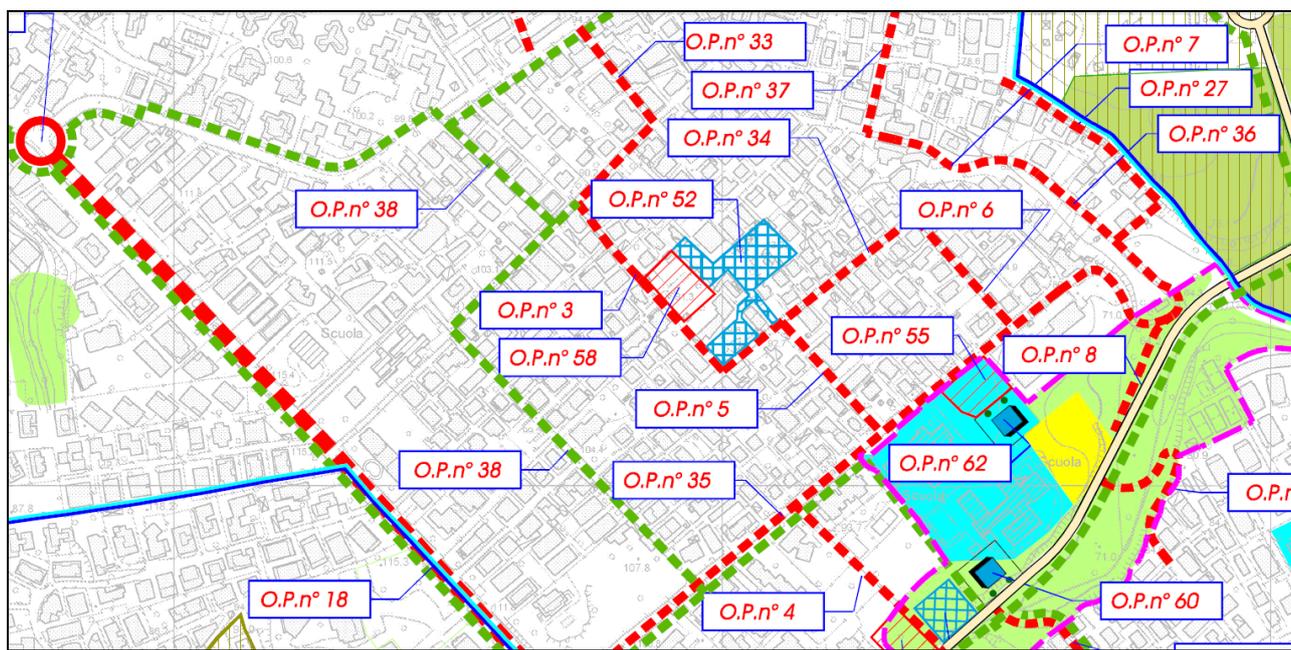
L'Ente Parco di Veio non potrebbe quindi rilasciare il nulla osta per un intervento del genere, anche in considerazione della proposta di Piano di Assetto così come adottato dal Commissario Straordinario con deliberazione n. 5 del 13 febbraio 2012, che – pur con tutti i suoi vizi di legittimità – destina il tratto di strada a sottozona B2 di Riserva Generale (relativa anche all'area dei fondovalle), per la quale il comma 18.2 dell'art. 26 delle Norme detta l'obbligo di *"salvaguardare la continuità e l'integrità di tali ambienti"* e prescrive il divieto di realizzare *"qualsiasi opera che possa modificare l'attuale andamento topografico dei luoghi"*.

Si fa presente inoltre che ai sensi del comma 8 dell'art. 9 della legge regionale n. 24/1998 *"in ogni caso il nulla osta dell'ente gestore è trasmesso alla regione nonché al ministero dei beni culturali e ambientali"*, vale a dire alla Direzione Regionale dell'Area Urbanistica e Beni Paesaggistici del Comune di Roma (che deve a sua volta rilasciare la *"autorizzazione paesaggistica"*), alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il Comune di Roma ed alla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma (che devono esprimere il rispettivo parere vincolante sulla *"autorizzazione paesaggistica"*), ognuna delle quali dovrà verificare la conformità del progetto di trasformazione del territorio con le stesse prescrizioni sopra dette sia del PTP n. 15/7 che del PTPR.

In considerazione di tutto quanto sopra evidenziato, appare evidente che in modo comunque inammissibile non è stato evidentemente tenuto in alcun conto quanto affermato subito dopo allo stesso Par. 3.3.2., vale a dire che *<<le aree non trasformabili sono state individuate a seguito di verifica preliminare del sistema vincolistico vigente sul territorio e derivante da determinazioni dell'Amministrazione Comunale, da provvedimenti imposti da Enti diversi e da studi e progetti effettuati in collaborazione con la Sovrintendenza Archeologica>>*.

**Per tutti i suddetti motivi si chiede lo stralcio di tutte e 5 le suddette opere.**

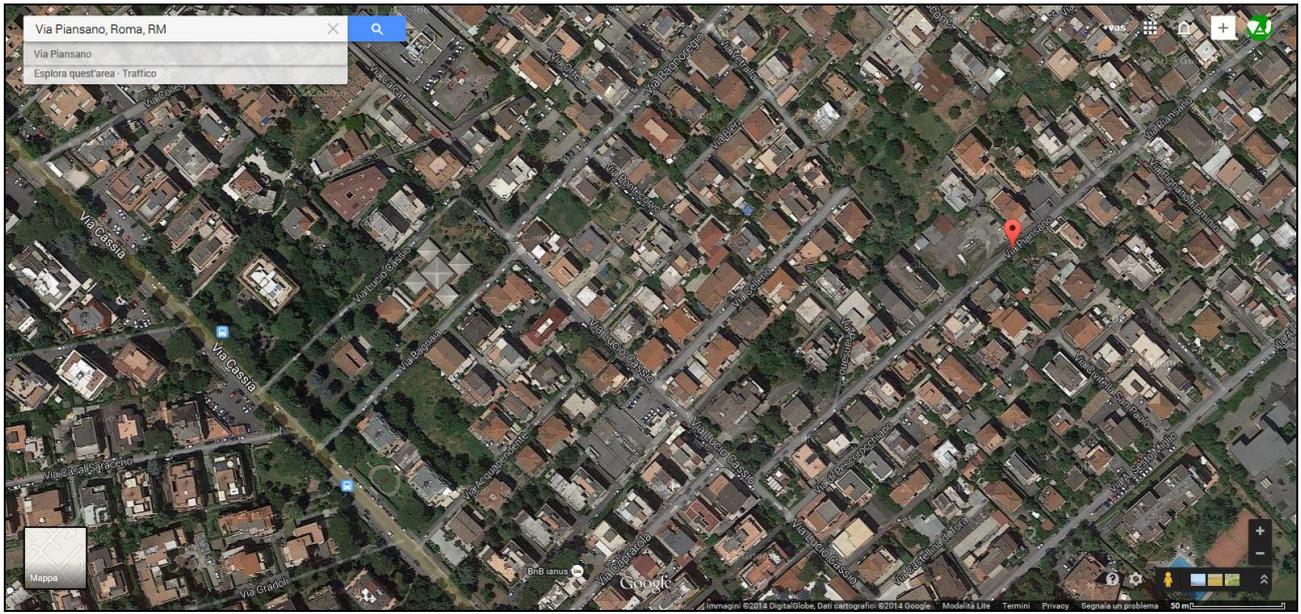
- Opera n. 3 – Nuovo tratto stradale da via Vetralla a via Piansano (per un importo previsto di 250.000,00 €)
- Opera n. 52 – Piazza “Vetralla” con parcheggio interrato (per un importo previsto di 6.500.000,00 €)
- Opera n. 57 – Parcheggio “Vetralla” (a raso) (per un importo previsto di 450.000,00 €)
- Opera n. 58 – Ludoteca (per un importo previsto di 1.200.000,00 €)



Estratto della Tavola 2

Con l'opera n. 3 vengono collegate fra loro ed unite quindi funzionalmente tra di loro e con via Lucio Cassio le seguenti tre strade senza sbocco:

- via Vetralla;
- via Celleno;
- via Piansano.



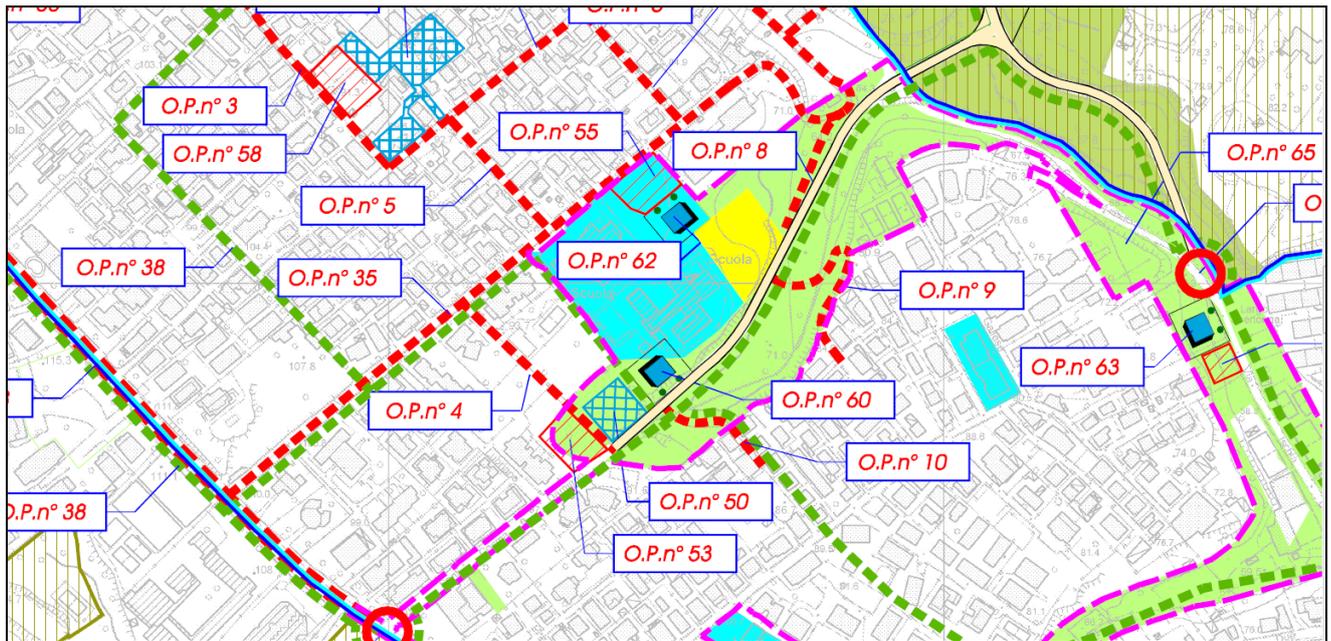
**Si condivide l'utilità sociale delle prime tre opere, mentre al posto della ludoteca si prone di trasferire l'ACE, vale a dire l'Area di Concentrazione Edilizia che è prevista in modo del tutto inopportuno nel cuore della Centralità Locale e di cui si dirà più avanti.**

Opera n. 4 – Nuovo tratto stradale da via di Fondovalle a Sesto Miglio (per un importo previsto di 600.000,00 €)

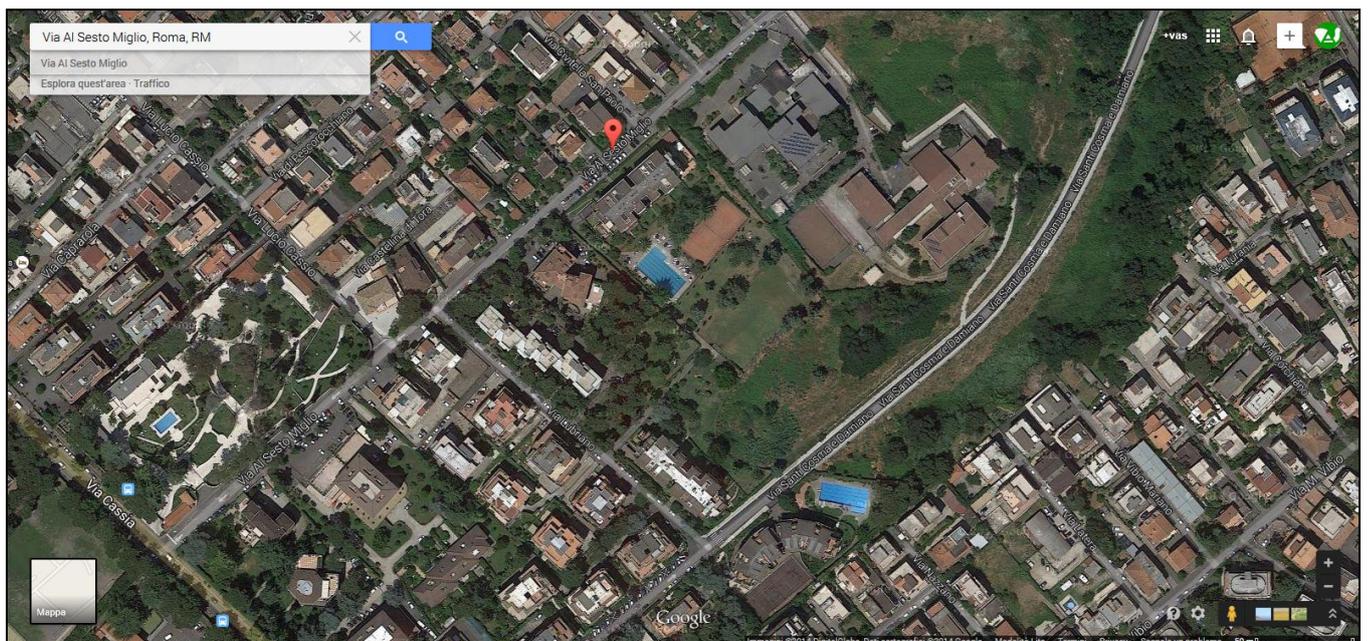
Opera n. 50 – Piazza “SS. Cosma e Damiano” (per un importo previsto di 500.000,00 €)

Opera n. 53 – Parcheggio “Cosma e Damiano” (multipiano) (per un importo previsto di 500.000,00 €)

Opera n. 60 – Asilo Nido “Sesto Miglio” (per un importo previsto di 1.500.000,00 €)



Estratto della Tavola 2



Con l'opera n. 4 viene previsto il collegamento di via al Sesto Miglio per sfruttare l'area libera a sud-ovest della scuola media "Edoardo De Filippo", al fine di realizzarvi un asilo nido (op. n. 60) ed una piazza (op. n. 50) con un contiguo parcheggio anche interrato (op. n. 53), raggiungibile a piedi ed in auto da via Latera (opera n. 10, di cui si dirà più avanti).

**Si condivide l'utilità sociale di tutte e 4 le suddette opere, ma in subordine – qualora si rendesse praticabile la procedura – si chiede di prevedere al posto dell'asilo nido lo spostamento dell'Ufficio Postale attualmente ubicato nella infelice posizione in curva di via di Grottarossa n. 56/58, con un parcheggio nettamente insufficiente.**

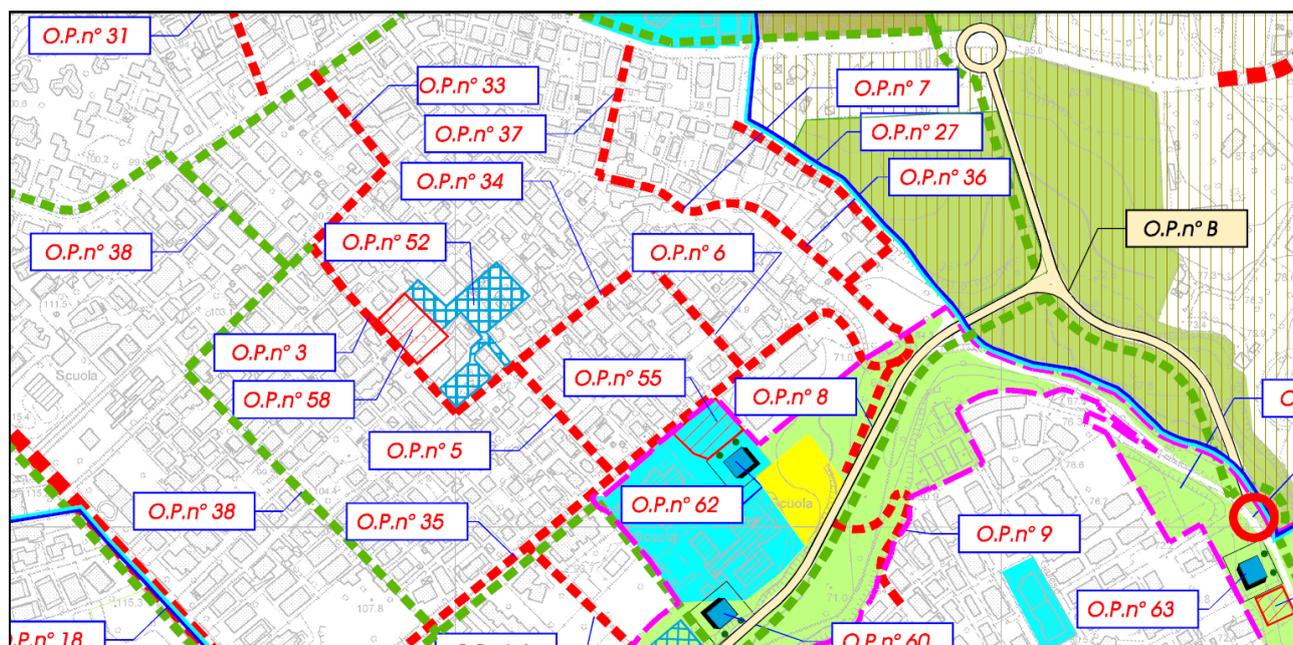
**La nuova posizione baricentrica rispetto all'intero quartiere, con un parcheggio multipiano, raggiungibile anche a piedi dalle vie a nord ed a sud di via dei SS. Cosma e Damiano, giustificherebbe molto di più l'esistenza di un solo ufficio postale al servizio di 50.000 abitanti.**

Opera n. 5 – Nuovo tratto stradale da via Sesto Miglio a via Piansano (per un importo previsto di 300.000,00 €)

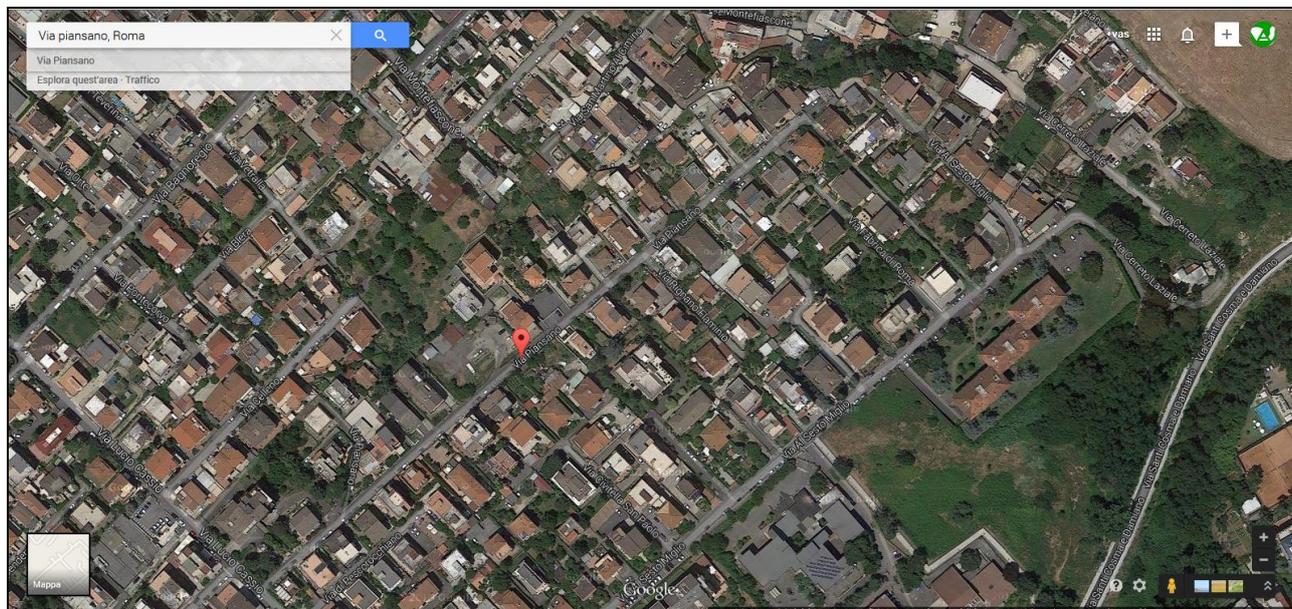
Opera n. 6 – Nuovo tratto stradale da via Sesto Miglio a via Piansano (per un importo previsto di 300.000,00 €)

Opera n. 34 – Adeguamento di via Piansano (per un importo previsto di 150.000,00 €)

Opera n. 35 – Adeguamento di via al Sesto Miglio (per un importo previsto di 400.000,00 €)



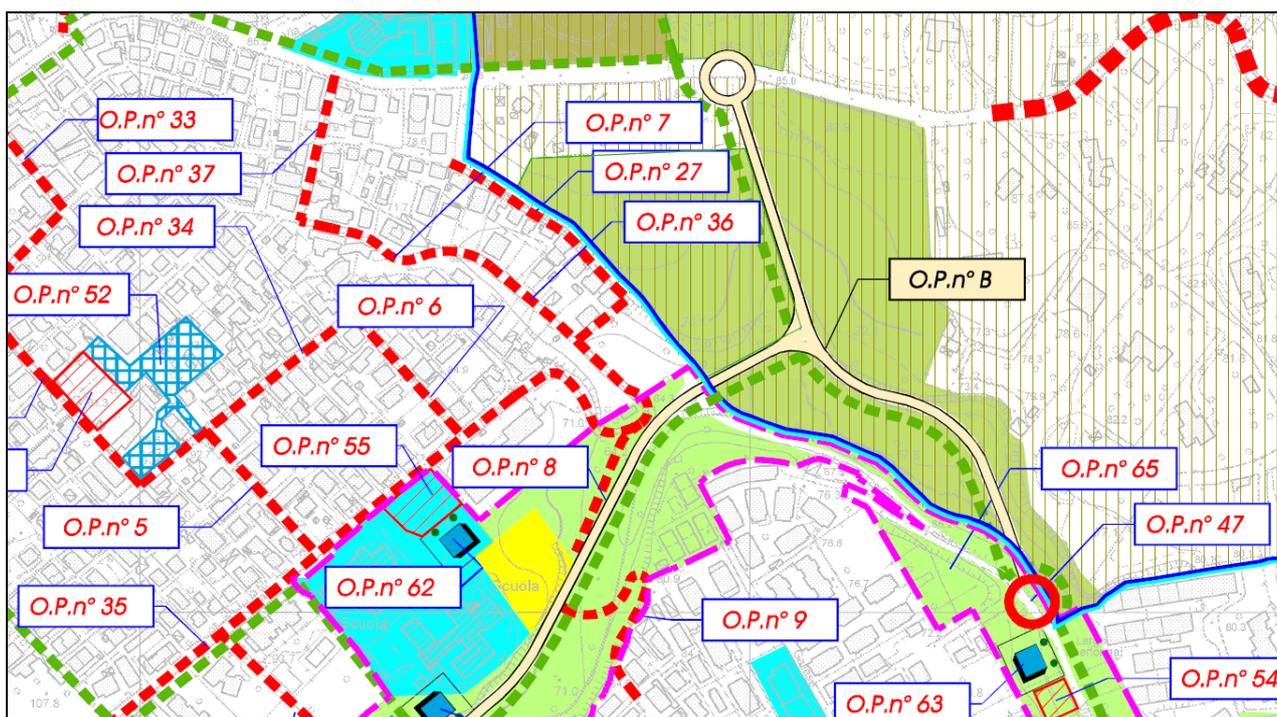
Estratto della Tavola 2

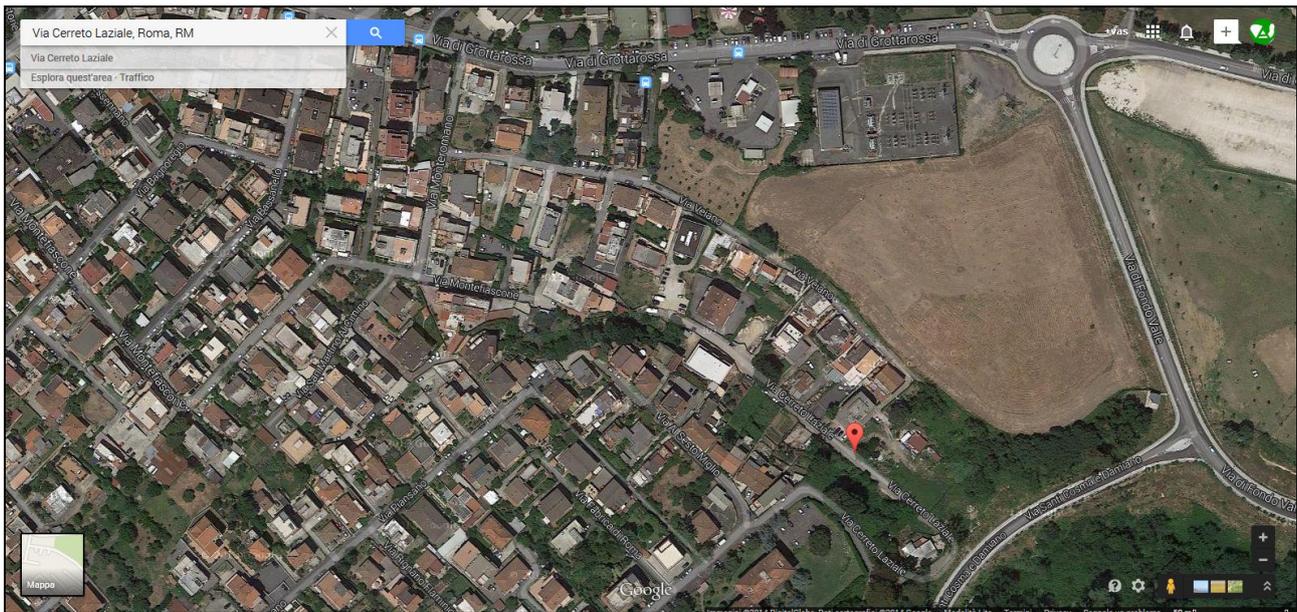


Vengono previsti due collegamenti di via Piansano con via al Sesto Miglio (opportunamente adeguata), il primo dei quali ricade tra via Civitella San Paolo e via Rignano Flaminio, mentre il secondo è in pratica il collegamento diretto (che manca) di via Fabrica di Roma con via Piansano.

**Si condivide l'utilità sociale di collegare via Piansano con via al Sesto Miglio con entrambe le strade previste, se pienamente fattibili, anche per consentire di adottare un senso unico di via Piansano dall'incrocio con via Lucio Cassio per uscire direttamente con l'opera n. 5 su via al Sesto Miglio da cui imboccare via Fabrica di Roma sempre a senso unico per raggiungere il rimanente tratto di via Piansano e riuscire di nuovo su via al Sesto Miglio.**

- Opera n. 7 – Nuovo tratto stradale da via da Via Cerreto Laziale a Via Montefiascone (per un importo previsto di 300.000,00 €)
- Opera n. 8 – Nuovo tratto stradale da via da Via Cerreto Laziale a Via di Fondovalle (per un importo previsto di 300.000,00 €)
- Opera n. 27 – Adeguamento di Via Veientana (2° tratto) (per un importo previsto di 250.000,00 €)
- Opera n. 36 – Adeguamento di Via Cerreto Laziale (per un importo previsto di 250.000,00 €)
- Opera n. 37 – Adeguamento di Via Monteromano (per un importo previsto di 100.000,00 €)





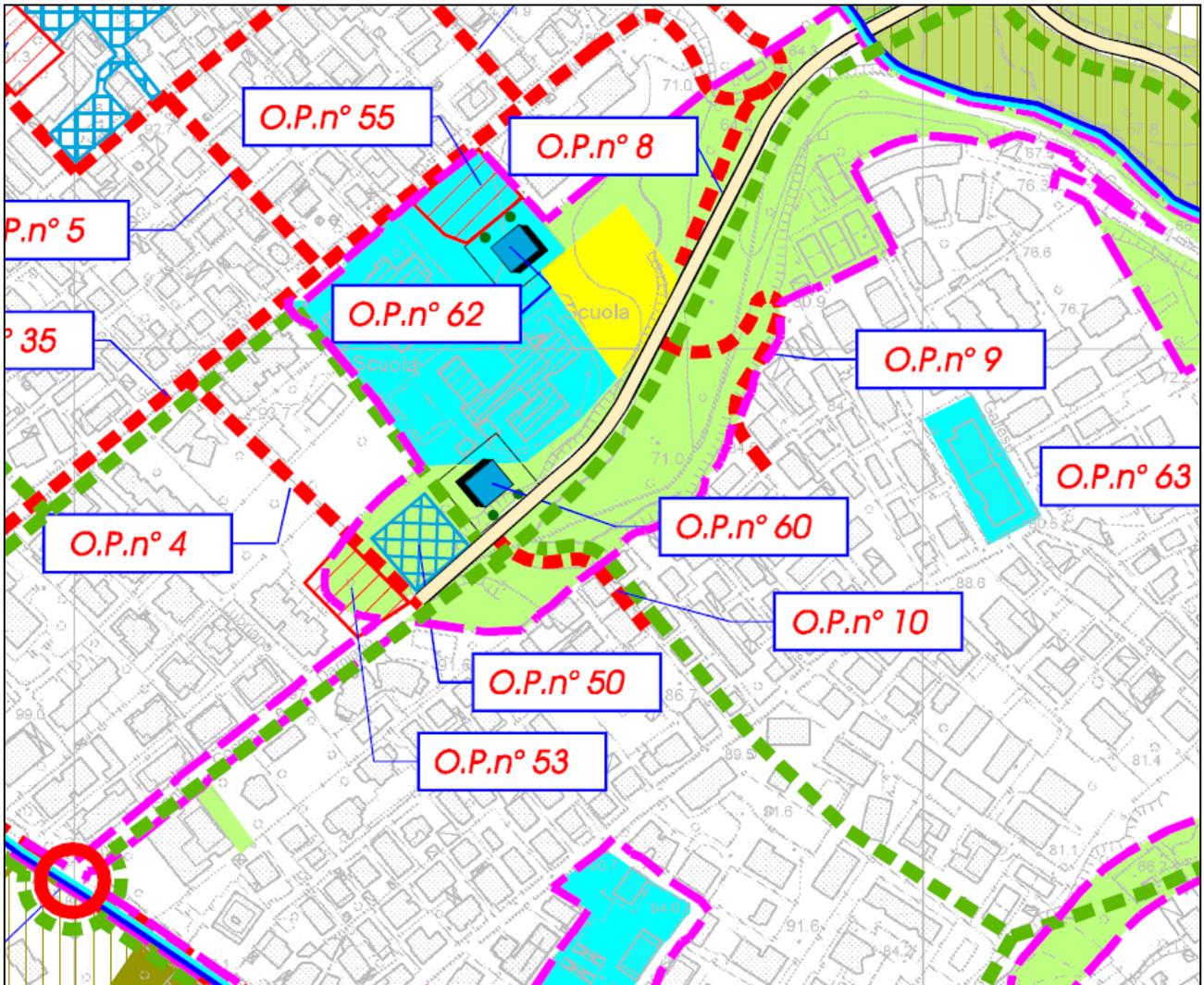
Si prevede l'adeguamento di via Cerreto Laziale (op. n. 36) ed un suo collegamento con via Montefiascone (op. n. 7) e con la strada di fondovalle (op. n. 8), oltre all'adeguamento di via Monteromano (op. n. 37) e via Veiano (chiamata impropriamente via Veientana 2° tratto) (op. n. 27).

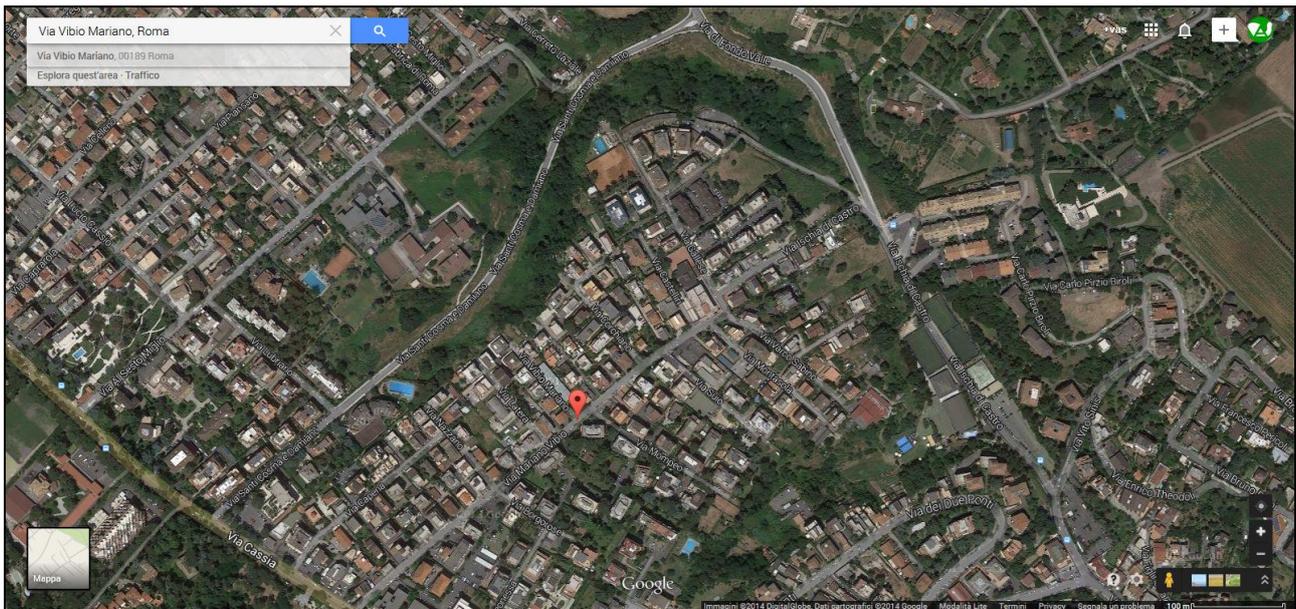
**Si propone di curare l'adeguamento di via Cerreto Laziale soprattutto nel tratto di sud-est, attualmente sterrato, per assicurare il collegamento da una parte alla strada di fondovalle e dall'altra a via al Sesto Miglio, che in tal modo potrebbe diventare strada a senso unico a venire dalla via Cassia per tornare sulla stessa da via dei SS. Cosma e Damiano, grazie al collegamento con la strada di fondovalle.**

**Si propone di curare anche l'adeguamento di via Veiano soprattutto nel tratto di sud-est, per assicurarne il collegamento da una parte con via Cerreto Laziale e da lì con la strada di fondovalle e dall'altra parte con via Monteromano e da lì con via di Grottarossa.**

Il collegamento di via Cerreto Laziale con via Montefiascone appare invece difficoltoso, perché – come attesta la foto satellitare – il tratto della possibile congiunzione è occupato dall'edificazione e dalla vegetazione: se si riuscisse comunque a realizzare, consentirebbe di spostarsi da via di Grottarossa per andare direttamente sulla strada di fondovalle, passando per via Montefiascone e via Cerreto Laziale, senza andare ad appesantire la via Cassia.

- Opera n. 9 - **Nuovo tratto stradale da Via di Fondovalle a Via Corchiano (per un importo previsto di 400.000,00 €)**
- Opera n. 10 - **Nuovo tratto stradale da Via di Fondovalle a Via Latera (per un importo previsto di 300.000,00 €)**
- Opera n. 55 – **Parcheggio “Sesto Miglio” (a raso) (per un importo previsto di 350.000,00 €)**
- Opera n. 62 – **Biblioteca (per un importo previsto di 1.000.000,00 €)**  
- **Area di concentrazione edilizia del Programma Integrato**

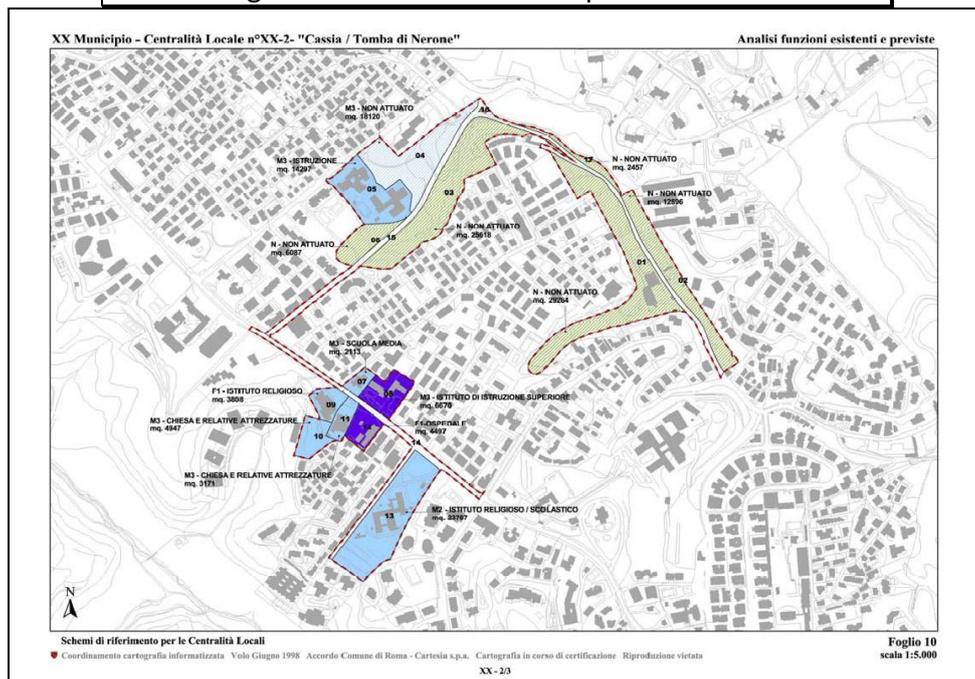




Si prevede il collegamento di via Vibio Mariano con la strada di Fondovalle mediante il prolungamento di via Corchiano (op. n. 9) e di via Latera (op. n. 10): si tratta di due collegamenti previsti fin dal 1994 nella proposta della strada di Fondovalle presentata dal Comitato di Quartiere "Via Grottarossa-Tomba di Nerone" ed approvata dall'allora Consiglio della XX° Circoscrizione con la risoluzione n. 89 del 20.10.1994.

Il progetto redatto dall'Ing. Fabio Pellegrini del Comune di Roma ha escluso i due collegamenti perché la larghezza delle due strade non sarebbe rispettosa della normativa europea: si mette in grande evidenza che si tratta di due collegamenti essenziali per consentire l'accesso dalla **Centralità Locale XX-2** che è baricentrica rispetto all'intero quartiere Tomba di Nerone.

**Estratto dagli "schemi di riferimento per le Centralità Locali"**



**Si propone una destinazione a senso unico invertito per entrambe le suddette strade, al fine di consentire di andare da via Vibio Mariano alla strada di Fondovalle da una di esse e di tornare su via Vibio Mariano dall'altra strada.**

**Il programma Integrato così come approvato non si è preoccupato minimamente di pianificare la Centralità Locale XX-2 "Cassia/Tomba di Nerone" che è ricompresa all'interno del PRINT: in base alle N.T.A. del P.R.G. doveva costituire una priorità del programma integrato, che avrebbe dovuto progettare l'unica vera piazza centrale attrezzata dell'intero quartiere, dando risposte a buona parte delle problematiche legate alla strada di fondovalle.**

Scheda estratta dagli "schemi di riferimento per le Centralità Locali"

**CENTRALITA' LOCALE n° XX-2: "Cassia/Tomba di Nerone"**

**Localizzazione:**

MUNICIPIO XX - Viabilità: Via Cassia - (Fg. AFG n° 10)

**Descrizione.**

La centralità "Cassia/Tomba di Nerone" interessa un tratto di Via Cassia, all'altezza dell'insediamento di Tomba di Nerone e il tracciato di una nuova strada, al momento solo in parte realizzata, che dovrebbe connettere Via Cassia alla nuova viabilità di bordo in grado di decongestionare il tratto ormai urbano della consolare. Proprio questo tratto infatti diviene asse della centralità.

Sono state inserite nel perimetro le funzioni presenti ai margini dell'asse centrale (chiese, scuole, attrezzature sanitarie) e quelle lungo il nuovo tracciato stradale, tra le quali l'area del nuovo mercato (di prossima realizzazione), le aree a verde intercluse nel tessuto urbano.

La centralità si colloca all'interno di un programma integrato previsto dal PRG.

**Obiettivi**

La centralità è stata individuata per rafforzare la previsione di declassamento a livello di asse locale del tratto urbanizzato di Via Cassia, valorizzata e riqualificata attraverso il possibile coinvolgimento delle aree di bordo della stessa strada. Ciò è reso possibile attraverso la creazione prevista di un circuito viario di circonvallazione che libererà l'insediamento dal traffico di attraversamento.

### **GENESI DELLA CENTRALITÀ LOCALE CASSIA - TOMBA DI NERONE**

La zona a cavallo tra la scuola media "Edoardo De Filippo" e le 3 palazzine a schiera in fondo a via al VI Miglio riguarda un'area privata di 18.120 mq. destinata dal P.R.G. del 1962 a sottozona M/3 (servizi pubblici locali): è stata individuata dal dott. arch. Rodolfo Bosi fin dagli inizi del '90 come baricentrica per tutto il quartiere "Tomba di Nerone" e quindi ideale per realizzarvi una piazza centrale (che il quartiere non ha) e sistemarvi ai bordi un mercato fisso, che attualmente si svolge invece solo saltuariamente ogni mercoledì, per di più in modo illegittimo, perché si tiene su un'area privata ai bordi di via di Grottarossa dopo la centrale elettrica dell'ENEL.

La proposta della sistemazione fissa del mercato è stata elaborata dal dott. arch. Rodolfo Bosi assieme al Comitato di Quartiere "Via Grottarossa-Tomba di Nerone" ed è stata approvata prima dal Consiglio della allora XX° Circoscrizione con risoluzione n. 90 del 20.10.1994 e poi dal Consiglio Comunale con la deliberazione della fine del mese di settembre 2000 relativa al "Piano Mercati", che prevede anche la realizzazione di esercizi commerciali privati e di un parcheggio interrato di servizio: con delibera n. 29 dell'ottobre 2002 il Consiglio del Municipio di Roma XX ha deciso <<di provvedere con urgenza alla predisposizione di un piano di acquisizioni al Patrimonio Comunale delle aree M3 comprese tra via al Sesto Miglio e via SS. Cosma e Damiano, per la realizzazione di un'area mercato, una Piazza e un asilo nido>>.

**L'opera dovrebbe consentire anche di attestare sull'area dove attualmente si tiene ancora il mercato saltuario, una volta che sarà spostato, il capolinea del bus 301, del bus 22 (per l'ospedale S. Andrea, Saxa Rubra e Prima Porta), del bus 21 (per il collegamento con la linea ferroviaria FM3 tramite via Cassia fino alla Giustiniana) e del bus 224 (attualmente ubicato in Largo Sperlonga, per la fruizione di tale servizio anche da parte dell'utenza che gravita a nord del quartiere "Tomba di Nerone").**

Contestualmente il dott. arch. Rodolfo Bosi ha elaborato e presentato sempre assieme al Comitato di Quartiere una proposta di collegamento viario tra via SS. Cosma e Damiano, Largo Sperlonga, via al Sesto Miglio e Via di Grottarossa (cosiddetta "strada di fondovalle"), finalizzata ad evitare di far defluire i flussi di traffico sulla via Cassia ed all'interno del Parco di Veio: la proposta è stata poi approvata dal Consiglio dell'allora XX° Circoscrizione con la risoluzione n. 89 del 20.10.1994.

Il collegamento viario suddetto, dopo essere stato finanziato nei bilanci di previsione del Comune per il 1995 e 1996 per 2 miliardi delle vecchie lire, poi non impegnati, è stato rifinanziato e progettato dall'Ing. Pellegrini Fabio: quando al Sindaco Valter Veltroni sono stati dati poteri straordinari per il Traffico, la "strada di fondovalle" è stata inserita fra le opere prioritarie ed ha avuto una accelerazione dell'iter burocratico, che è arrivato alla pubblicazione della Variante al P.R.G. predisposta dal Dipartimento VI° del Comune di Roma, all'elenco delle aree da espropriare, fino alla predisposizione dell'ormai prossimo appalto dei lavori.

L'area su cui spostare il mercato non è stata a tutt'oggi acquisita al patrimonio comunale, ma è stata destinata nel nuovo P.R.G. del Comune di Roma, adottato con deliberazione n. 33 del 19/20 marzo 2003 e definitivamente ratificato dal Consiglio Comunale con delibera n. 18 del 12.2.2008, a "Centralità Locale", il cui "assetto urbanistico" ai sensi del 5° comma dell'art. 66 delle vigenti Norme Tecniche di Attuazione (in sigla N.T.A.) <<è definito da un "Progetto pubblico unitario d'intervento", con valore di strumento urbanistico esecutivo, o anche nelle forme del Programma integrato di cui all'art. 14 predisposto dal Municipio interessato>>.

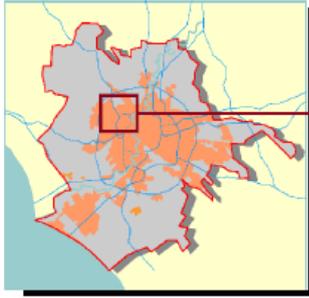
**Il futuro "Progetto pubblico unitario d'intervento" dovrebbe quindi prevedere, in coerenza con le precedenti risoluzioni approvate dal Consiglio del Municipio di Roma XX, il mercato fisso per tutto il quartiere che per ragioni di decoro dovrà essere realizzato con strutture altrettanto fisse (e non certo con stand di metallo) disposte a raggiera ai bordi della piazza, attorno alla quale dovrebbero eventualmente attestarsi anche esercizi commerciali privati funzionali ad un'area centrale di quartiere (ad esempio di ristoro e di svago), mentre nelle sue vicinanze dovrebbe essere realizzato anche l'Ufficio Postale, dal momento che quello attualmente ubicato ai civici n.**

56-58 di via di Grottarossa (in corrispondenza della curva) non risulta posizionato in modo felice né dotato di un parcheggio sufficiente, e potrebbe essere spostato – come già detto - al posto dell'asilo nido "Sesto Miglio" (opera n. 60).

Invece di tutto questo, sull'area privata di 18.120 mq. viene previsto di sistemare un parcheggio (op. n. 55) ed una biblioteca (op. n. 62) riservando il resto della superficie disponibile ad "Area di concentrazione edilizia", che così viene descritta al par. 3.3.1 della Relazione Tecnica: <<A tal fine il Programma ha previsto, mediante localizzazione cartografica sulla tavola "Schema di Assetto", una "Area di concentrazione edilizia" (ACE), localizzata nell'adiacente centralità locale, per consentire il trasferimento, dalle aree in cui è previsto quest'ultimo spazio pubblico, di SUL edificata o edificabile. In detta area è consentito un indice di edificabilità totale (IET) maggiore di quelli previsti all'art. 53 comma 11 delle NTA del PRG. Di conseguenza la maggiorazione dell'indice IET previsto è interamente devoluto all'indice di edificabilità comunale (IEC).>>



Estratto delle Tavola 1 ("Schema di assetto")



## Programma integrato Tomba di Nerone

### LEGENDA



Area di Concentrazione Edilizia del Programma Integrato



Centralità locale

#### Sistema degli spazi urbani



Centralità / spazio urbano qualificato



Polarità di livello locale



Servizio pubblico di livello locale



Verde pubblico di livello locale

#### Sistema dei valori storici e ambientali



Corridoio di collegamento ambientale



Percorso ciclo - pedonale

#### Sistema della mobilità



Linea metropolitana sotterranea di previsione di P.R.G.



Stazione metropolitana



Viabilità secondaria esistente



Viabilità secondaria di progetto

Va precisato che la linea metropolitana sotterranea prevista nel P.R.G. è praticamente stata superata dal progetto del prolungamento della linea C della Metropolitana, che cammina su un diverso tracciato comunque inaccettabile e che è al momento bocciato se non altro per mancanza di fondi.

Ai sensi del comma 7 dell'art. 66 delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.R.G. <<**qualora il perimetro delle Centralità locali sia ricompreso all'interno di un Programma integrato, il Progetto di cui al comma 5 rappresenta una priorità del Programma stesso, fatta salva la possibilità di autonoma attivazione.**>>

Ai sensi del precedente 5° comma del medesimo art. 66 il progetto deve prevedere:

<<a) la sistemazione degli Spazi pubblici da riqualificare secondo le indicazioni del precedente comma 4;

b) la **realizzazione delle nuove attrezzature pubbliche** e la conferma o il riuso di quelle esistenti;

c) la **localizzazione delle quote di edificabilità privata conseguente all'acquisizione pubblica, mediante cessione compensativa**, delle aree per Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale e delle aree per Servizi pubblici di livello urbano;

d) la **realizzazione di nuovi spazi urbani pubblici** ad integrazione di quelli già individuati nell'elaborato 3. "Sistemi e Regole", rapp. 1:10.000;

e) la **realizzazione di parcheggi pubblici e privati**, anche interrati, ai fini di un'adeguata dotazione di standard urbanistici.

*Il Progetto unitario può modificare la delimitazione degli Spazi pubblici da riqualificare, di cui al comma 4, nonché estendersi su aree e attrezzature pubbliche o a destinazione pubblica esterne al perimetro della Centralità ma ad essa strettamente connesse; le opere pubbliche inserite nel Progetto unitario sono inserite nella Programmazione comunale dei lavori pubblici.>>*

Come si può bene vedere il "Progetto" approvato fa tutto il contrario, perché destina l'area più centrale (che non è affatto adiacente alla centralità locale) ad "Area di concentrazione edilizia" (ACE), dove trasferire con tanto di premio di cubatura l'edificabilità persa altrove, prevedendo solo un misero parcheggio ed una biblioteca, in contrasto con quanto dichiarato nella stessa "Relazione tecnica" al par. 3.3.1: << L'individuazione di una nuova centralità locale ubicata tra Via del Sesto Miglio e Via Santi Cosma e Damiano rappresenta un'ottima occasione sia per valorizzare un tessuto edilizio di scarso valore ma direttamente connesso al sistema ambientale, sia per innalzare il livello di vivibilità globale del quartiere.

**Particolare importanza assumerà il sistema delle tre piazze che, data la conformazione altimetrica del territorio, saranno articolate su livelli diversi: la prima piazza si localizzerà verso l'edificato con la presenza di un mercato coperto con attività no-stop; la seconda, panoramica, si svilupperà verso il Parco e comprenderà funzioni ludico-culturali (ludoteca, biblioteca, videoteca, ecc.) e per il tempo libero; la terza ospiterà una serie di servizi di vicinato.**

*Inoltre ad un livello interrato rispetto ai precedenti potrà trovare posto una superficie destinata a parcheggi pubblici.>>*

Si mette in evidenza che nella Tavola 2 risulta solo la terza piazza (op. n. 50), con un solo servizio di vicinato (l'asilo nido op. n. 60) per cui non esiste la seconda piazza "panoramica" ma soltanto un parcheggio (op. n. 55) con una contigua biblioteca (op. n. 62), così come la prima piazza a valle

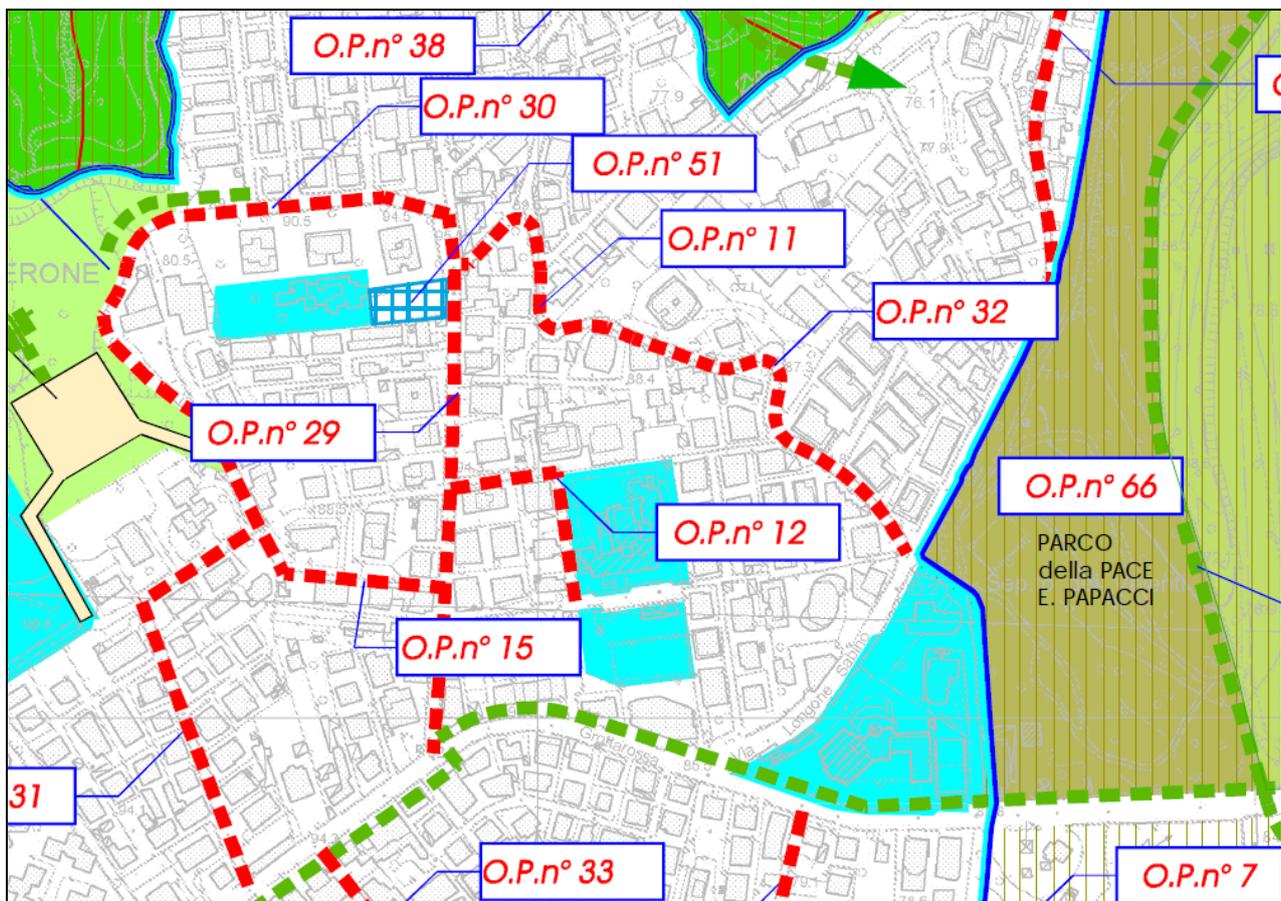
dove è previsto il parcheggio a raso "Ischia di Castro" (op. n. 54) ed un "centro polifunzionale – mercato" (op. n. 63).

**La previsione dell'ACE ("*Area di concentrazione edilizia*") vanifica una battaglia condotta da anni dal Comitato di Quartiere, che ha visto la sua vittoria con il giusto riconoscimento nel P.R.G. dell'unica centralità locale del quartiere, di fatto contraddetta ora in modo paradossale quanto del tutto inaccettabile da un PRINT siffatto che - anziché valorizzare l'unico "vuoto" baricentrico con funzioni pubbliche - si preoccupa invece soltanto di riempirlo di metri cubi di cemento di edilizia residenziale privata, senza nemmeno aver valutato l'indotto provocato dall'aumento dei flussi di traffico.**

**Si chiede pertanto di cancellare la previsione dell'ACE nel cuore della Centralità Locale, trasferendola caso mai al posto della ludoteca prevista in via Vetralla (op. n. 58) ed in parte della piazza "Vetralla" (op. n. 52) anche perché dotata di parcheggio interrato.**

**L'area liberata va destinata a piazza centrale dell'intero quartiere "Tomba si Nerone", su cui si dovranno affacciare una serie di attività commerciali e pubbliche, se non anche il centro polifunzionale – mercato, nel caso che venga ritenuto troppo poco baricentrica la sua ubicazione a valle lungo via Ischia di Castro.**

- Opera n. 11 – **Nuovo tratto stradale da via Castel Cellesi a via Ospedaletto Marziale (per un importo previsto di 250.000 €)**
- Opera n. 12 – **Nuovo tratto stradale da via Morro Reatino a via Fosso del Poggio (per un importo previsto di 300.000 €)**
- Opera n. 51 - **Piazza “Fosso del Poggio” con parcheggio interrato (per un importo previsto di 3.500.000 €)**





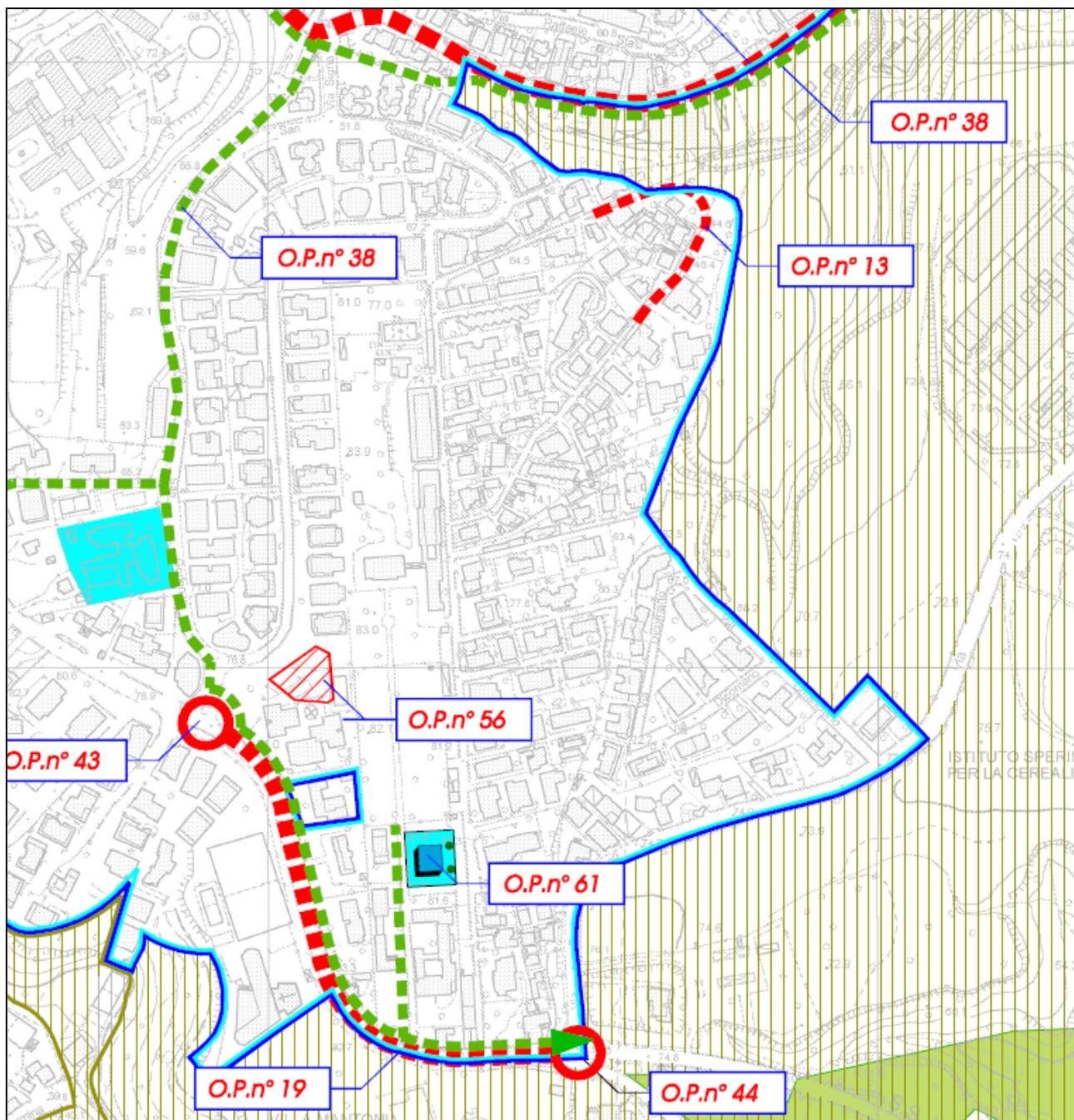
**Con l'opera n. 11 si prevede di collegare via Castel Cellesi con via dell'Ospedaletto Marziale, che potrebbe essere collegata anche con via Onano, al fine di consentire di studiare un sistema di sensi unici ad entrare da una parte per uscire dall'altra sempre su via Fosso del Poggio e/o su via Veientana.**

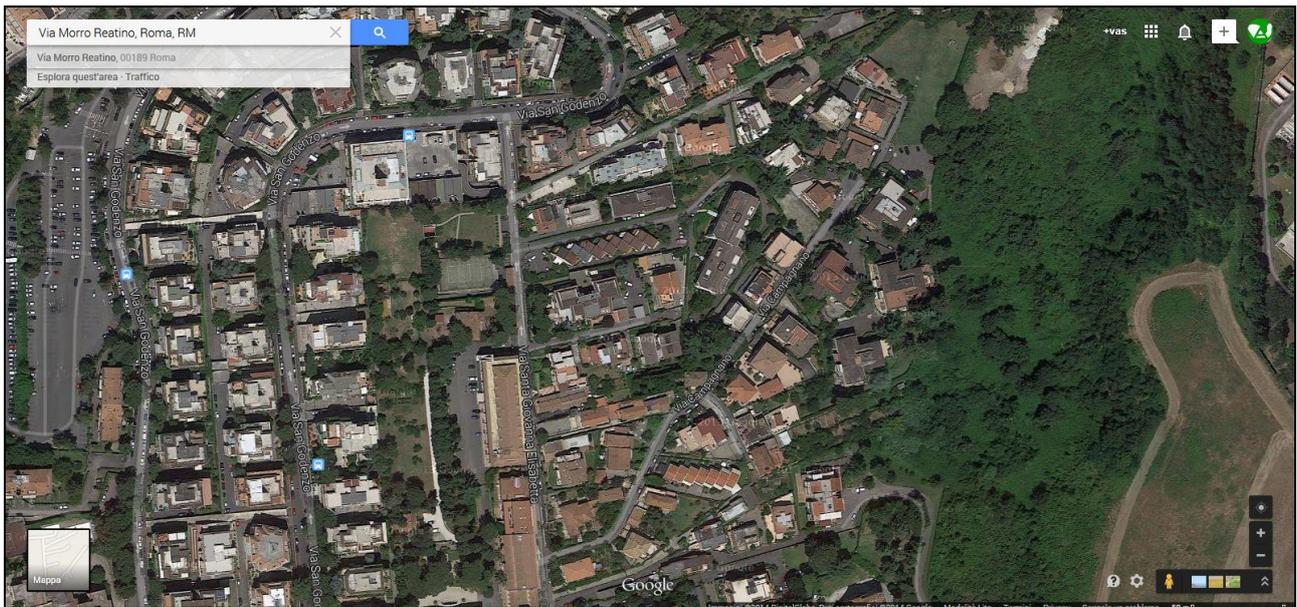
**Via dell'Ospedaletto Marziale è attualmente collegata con via Fosso del Poggio tramite via Morro Reatino e via Maenza, di cui non è previsto nessun adeguamento, che andrebbe invece realizzato.**

La Piazza "Fosso del Poggio" (opera n. 51) viene ricavata sull'area che attualmente è di pertinenza dell'asilo nido e che con il suo parcheggio interrato aiuterebbe molto a liberare via Fosso del Poggio dalla sosta selvaggia.

**Con l'opera n. 12 si prevede un ritorno di via Morro Reatino su via Fosso del Poggio mediante un suo collegamento con la strada parallela a nord che è a fondo cieco: il collegamento passa a fianco della scuola elementare di via Morro Reatino di cui occorre regolamentare meglio i flussi di traffico in andata ed in ritorno: si propone pertanto di destinare a senso unico la strada parallela ad entrare da via Fosso del Poggio per tornarvi tramite il collegamento da via Morro Reatino che a sua volta va destinata a senso unico per il tratto che sfocia su via Fosso del Poggio, mantenendo il doppio senso di marcia sul tratto rimanente che i parcheggi antistanti la scuola elementare.**

Opera n. 13 – Nuovo tratto stradale da via Santa Giovanna Elisabetta a via Campagnano (per un importo previsto di 500.000,00 €)

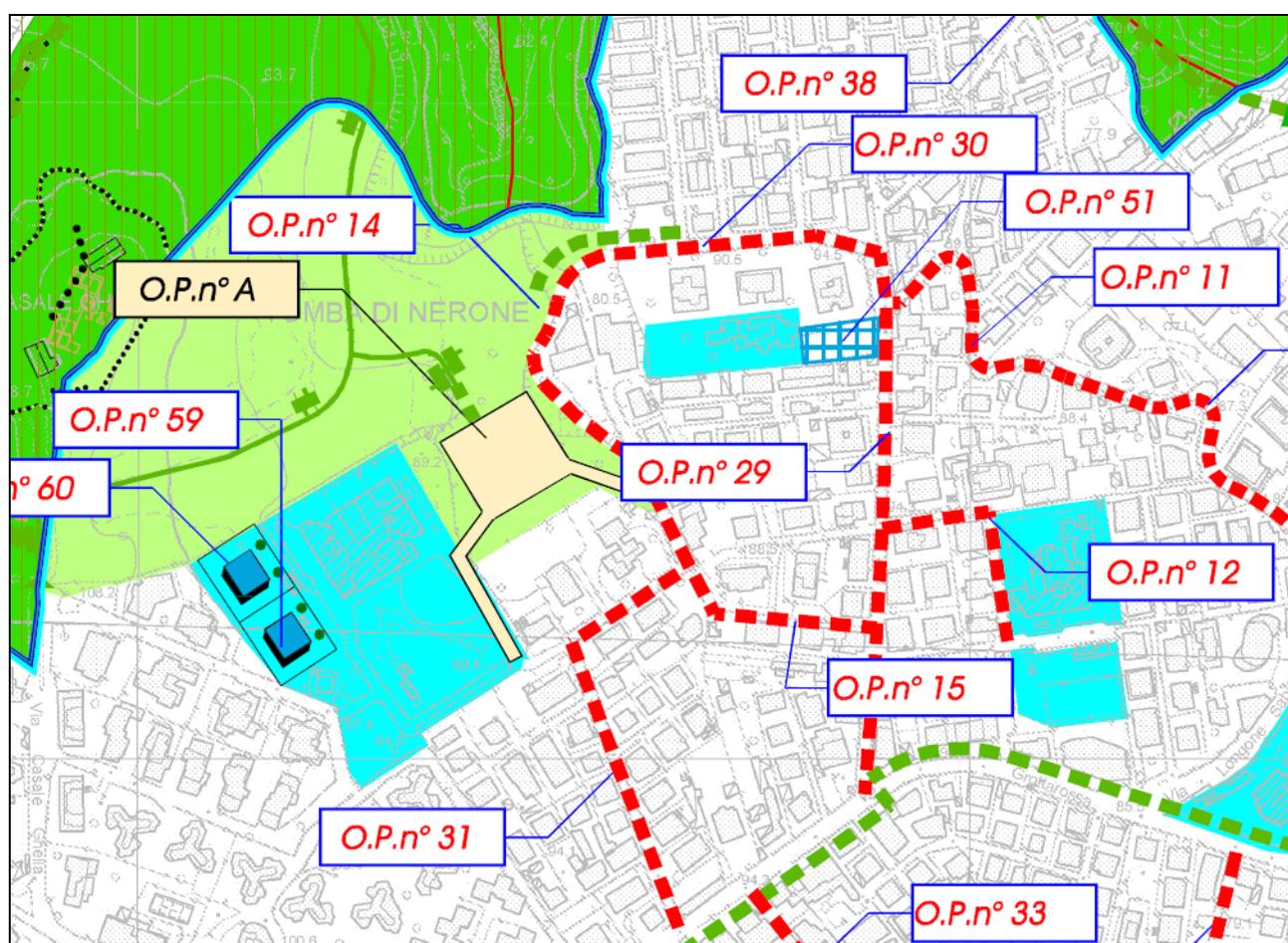


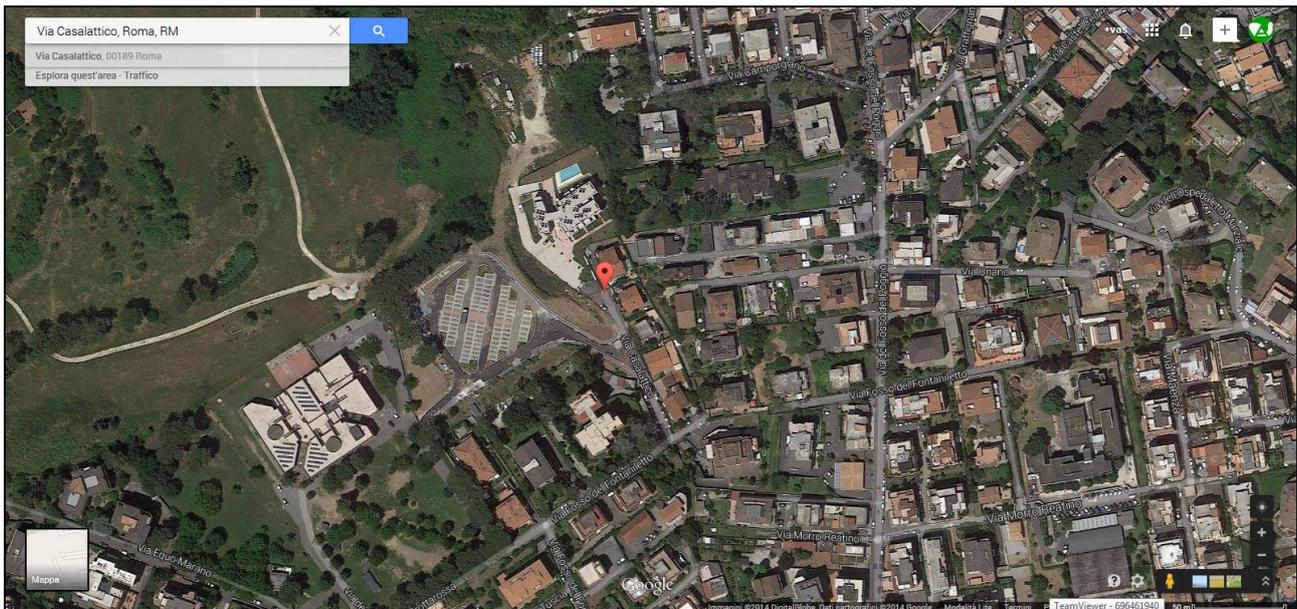


Si prevede di prolungare via Campagnano bypassando l'abitato ritornando su via Santa Giovanna Elisabetta sul tratto di strada esistente in prossimità di via San Godenzo.

**Si propone di destinare a senso unico l'intera via Campagnano ad entriavi dall'attuale unico accesso da via Santa Giovanna Elisabetta.**

- Opera n. 14 – **Nuovo tratto stradale da via Camporgiano a via Casalattico (per un importo previsto di 700.000 €)**
- Opera n. 15 – **Nuovo tratto stradale da via Fosso del Poggio a via Casalattico (per un importo previsto di 250.000 €)**
- Opera n. 29 – **Adeguamento di via Fosso del Poggio (per un importo previsto di 300.000 €)**
- Opera n. 30 – **Adeguamento di via Camporgiano (per un importo previsto di 80.000 €)**
- Opera n. 31 – **Adeguamento di via Fosso del Fontaniletto e di via Casalattico (per un importo previsto di 250.000 €)**
- Opera n. 59 – **Asilo nido “Fosso del Fontaniletto” (per un importo previsto di 1.500.000 €)**
- Opera n. 60 – **Asilo nido “Sesto Miglio” (per un importo previsto di 1.500.000 €)**
- O.P. A – **Parcheggio a raso in via Casalattico**

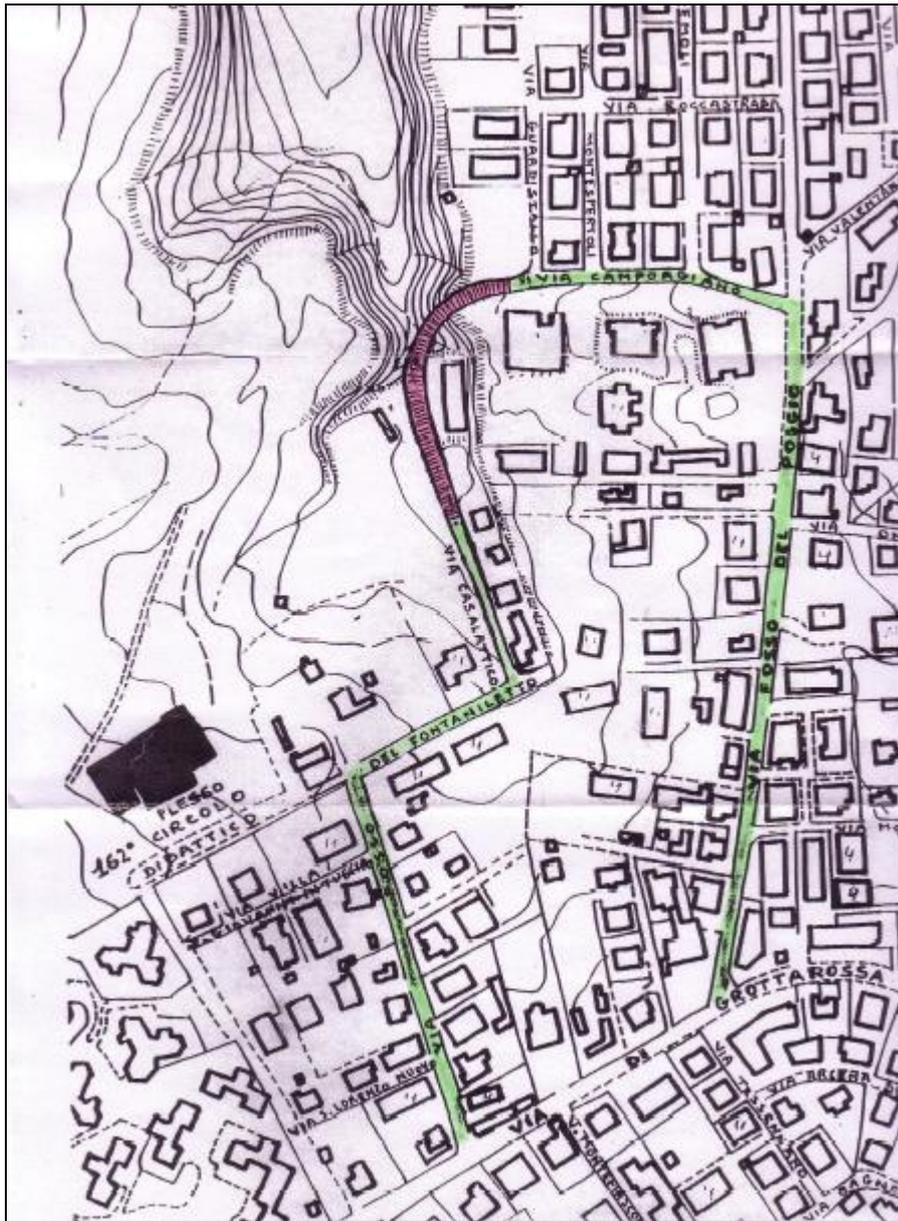




Oltre che all'adeguamento di via Fosso del Poggio (op. n. 29), di via Camporgiano (op. n. 30) e di via Fosso del Fontaniletto e via Casalattico (op. n. 31), si prevede di collegare via Camporgiano con via Casalattico (op. n. 14) a ridosso del parcheggio a raso già realizzato (op. A), che deve servire come punto di accesso non solo al "Parco di Volusia", ma anche all'asilo nido dentro l'area di pertinenza della scuola comprensoriale "Parco di Veio" (op. n. 59), nonché all'asilo nido contiguo "Sesto Miglio" (op. n. 60) che appare però un doppione di quello previsto a ridosso della strada di Fondovalle, di cui già si è detto in precedenza e che andrebbe quindi cancellato.

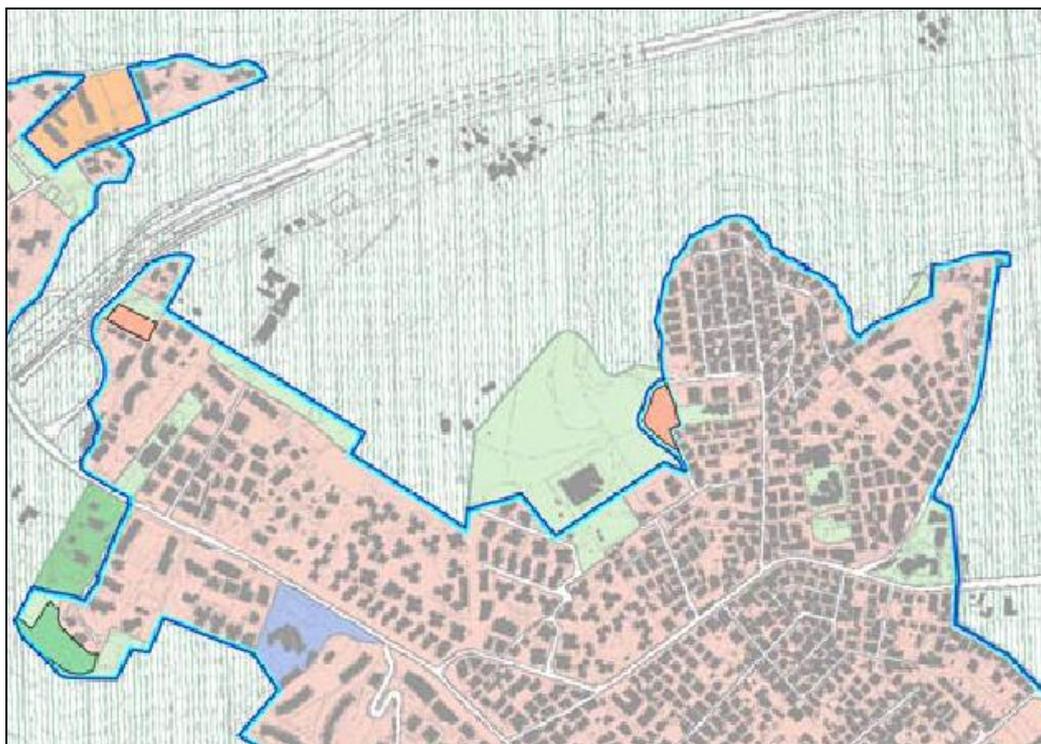
Al problema dell'accesso alla scuola da Via Fosso del Fontaniletto, di larghezza inadeguata per un traffico a doppio senso di marcia, ha cercato di dare una soluzione fin dal 1994 il dott. arch. Rodolfo Bosi, che assieme al Comitato di Quartiere "Via Grottarossa-Tomba di Nerone" ha presentato una proposta di collegamento viario tra via Camporgiano e via Casalattico, per collegare via del Fosso del Poggio con via del Fosso del Fontaniletto, al fine di adottare un senso unico di circolazione in un senso o nell'altro che evitasse l'intasamento delle suddette due vie ed i rispettivi nodi di traffico su via di Grottarossa.

La proposta è stata approvata all'unanimità dal Consiglio della allora XX° Circoscrizione con risoluzione n. 88 del 20.10.1994, a cui nessuno si è poi però preoccupato di dare seguito negli anni successivi.

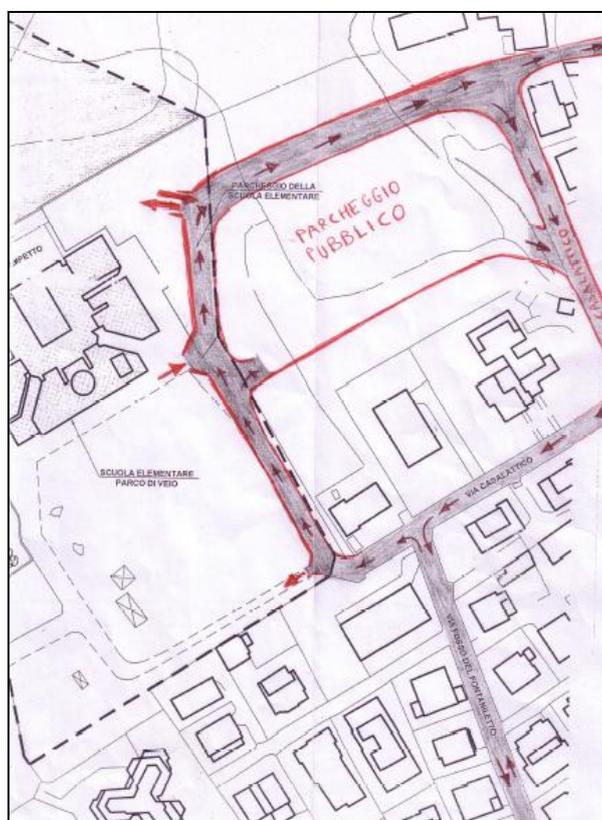


Proposta presentata nel 1994 dal Comitato di Quartiere

La proposta è stata poi recepita nel nuovo Piano Regolatore Generale di Roma.



Il dott. Arch. Rodolfo Bosi, a nome e per conto della associazione Verdi Ambiente e Società (VAS), con nota prot. n. 333 del 16 novembre 2005 (indirizzata a tutti i soggetti pubblici interessati) ha avanzato la proposta di "circonvallazione" in funzione della scuola "Parco di Veio", allegandone uno schema planimetrico, che è stato recepito dal Consiglio del Municipio di Roma XX.



Proposta di VAS del 16 novembre 2005

Infatti con risoluzione n. 35 del 20/12/2005 il Consiglio del Municipio di Roma XX ha risolto di <<riprogettare la viabilità attinente la scuola di Fosso del Fontaniletto>> di cui è stato realizzato il parcheggio a raso, ma senza prevedere la circonvallazione proposta da VAS non solo per razionalizzare il traffico della zona, ma per consentire anche e soprattutto il 2° ingresso della scuola comprensoriale “Parco di Veio”.

**Si propone pertanto di integrare il PRINT con la previsione della strada di circonvallazione.**

**Si propone altresì di studiare la possibilità di adottare un senso unico di entrata da via di Grottarossa in via del Fosso del Fontaniletto e di uscita sempre su via di Grottarossa da via Fosso del Poggio, passando per via Casalattico e via Camporgiano.**

Il collegamento tra via Fosso del Fontaniletto e via Fosso del Poggio (op. n. 15) appare invece molto poco realizzabile dal momento che – come attesta la foto satellitare - sul suo percorso ricade un fabbricato: va inoltre rilevato che è sufficiente il collegamento di via Fosso del Fontaniletto con via Fosso del Poggio mediante il collegamento di via Casalattico con via Camporgiano.