

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DEL PROLUNGAMENTO NORD
DELLA LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA DA T1 A C2
(CLODIO/MAZZINI- GROTAROSSA)**

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Gli antefatti - Alla redazione dell'attuale progetto preliminare si è pervenuti dopo che sono state di fatto bocciate le Tratte non comprese nel "Tracciato fondamentale" Clodio/Mazzini-Pantano, che è stato approvato dal CIPE, finanziato, aggiudicato in gara ed avviato alla fase di cantiere.

È stata in particolare bocciata la Tratta T1 da Tor di Quinto/Vigna Clara a Clodio/Mazzini, su cui la Direzione Regionale Trasporti della Regione Lazio ha espresso forti dubbi circa la reale necessità di tale tratto di linea e dell'attestamento a Tor di Quinto: anche il Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha evidenziato che *<<per quanto riguarda la tratta T1 i dati riguardanti la domanda di mobilità sull'infrastruttura non sembrano giustificare la scelta di estendere la linea oltre la stazione Fanesina, ma piuttosto indicano l'opportunità di attestare la linea nella suddetta stazione o di proseguire verso conurbazioni maggiormente attrattive>>*.

I risultati dello Studio Trasportistico che è stato poi affidato alla STA S.p.A. hanno confermato valori di assoluto rilievo per la diramazione poi chiamata C2, mentre per la diramazione verso Tor di Quinto hanno mostrato valori di traffico nettamente inferiori.

A marzo del 2007 il Comune di Roma ha deciso di collegare Piazzale Clodio a Grottarossa con i seguenti due prolungamenti:

- Tratta T1 da Clodio/Mazzini a Farnesina;
- Tratta C2 da Farnesina a Grottarossa.

In dettaglio il tracciato T1 è stato previsto inizialmente per una lunghezza di 2.958 metri, profondo fino a 35 metri, a galleria unica con doppio binario, con tre stazioni (Vignola, Auditorium, Farnesina) e con un parcheggio di scambio a raso ed interrato per circa 1.300 posti auto a Farnesina.

Il tracciato C2 è stato previsto inizialmente per una lunghezza di 5.900 metri, costruito con due gallerie a singolo binario ad una profondità fino a 36 metri e 3 parcheggi di scambio. Le stazioni previste inizialmente erano le seguenti 6: Giuochi Istmici, Giuochi Delfici, Parco di Veio (con parcheggio di scambio di 600 posti auto), Villa San Pietro (con parcheggio di scambio multipiano interrato per 600 posti auto), Tomba di Nerone, Grottarossa (con parcheggio di scambio multipiano interrato di 700 posti auto).

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 97 del 24.5.2004 tutte le funzioni ed i compiti connessi all'intero processo realizzativo delle linee metropolitane di Roma sono state conferite a "Roma Metropolitane" S.r.l., che è subentrata al Dipartimento VII del Comune di Roma e che poi d'intesa con gli Uffici del Dipartimento VI ha evidenziato la necessità di sviluppare lo Studio di fattibilità della diramazione denominata "C2" lungo la direttrice della via Cassia, da Farnesina a Grottarossa.

Il tracciato della diramazione C2 è stato previsto nella delibera n. 64 del 21/22 marzo 2006 con cui il Consiglio Comunale ha approvato le controdeduzioni alle osservazioni al nuovo P.R.G. di Roma.

Con nota prot. n. 60485 del 6 aprile 2006 anche la Direzione Regionale Trasporti della Regione Lazio ha espresso parere favorevole all'ipotesi della nuova direttrice lungo la via Cassia ed ha precisato che *<<per quanto riguarda ... l'ipotesi di una nuova direttrice che si sviluppi parallelamente alla via Cassia (prolungamento della tratta T1 fino alla stazione Farnesina e oltre a raggiungere il GRA) ritiene condivisibile la proposta in quanto le persistenti criticità della via Cassia (gli eccezionali volumi di traffico automobilistico, le ristrette dimensioni trasversali, la*

mancanza di percorsi alternativi per la presenza di aree a vincolo naturalistico) suggeriscono la necessità di prevedere un sistema di trasporto rapido di massa lungo questa dorsale>>.

Conseguentemente il Comune di Roma ha deciso di completare il tracciato della linea C affidando a “Roma Metropolitane” S.r.l. l’incarico di predisporre il progetto preliminare delle diramazioni T1 Clodio/Mazzini-Farnesina e C2 Farnesina-Grottarossa, che il 28 dicembre 2007 è stato consegnato al Dipartimento VII, dopo una serie di incontri avuti anche con i rappresentanti dell’Ente Parco di Veio: dal progetto sono state eliminate le stazioni Vignola della Tratta T1 e Giuochi Delfici della Tratta C2.

Con deliberazione n. 34 del 13 febbraio 2008 la Giunta Comunale di Roma ha approvato il progetto preliminare del prolungamento della linea C ed ha affidato a “Roma Metropolitane” S.r.l. il mandato per espletare la procedura relativa al giudizio di compatibilità ambientale ai sensi dell’art. 165 del D.Lgs. n. 163 del 12 aprile 2006 sulle Tratte T1 Clodio/Mazzini-Farnesina di 2,900 Km. (con le 2 stazioni Auditorium e Farnesina) e C2 Farnesina-Grottarossa di 5,730 Km. (con le 5 stazioni di Giuochi Istmici, Parco di Veio, Villa San Pietro, Tomba di Nerone e Grottarossa).

Sono quindi iniziate le procedure per l’approvazione definitiva da parte del CIPE del progetto preliminare delle tratte T1 e C2 da Clodio/Mazzini a Grottarossa.

Accertamento della compatibilità ambientale del progetto preliminare – Ai sensi della lettera b) del 2° comma dell’art. 1 della cosiddetta “legge obiettivo” n. 443 del 21 dicembre 2001 al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), integrato dal Presidente della Regione interessata, viene attribuito il compito di approvare il progetto preliminare delle opere ricomprese tra le infrastrutture strategiche di cui alla legge 443/2001, <<adottando i provvedimenti concessori ed autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell’opera e, ove prevista, della VIA istruita dal competente Ministero >>.

Con il Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 è stata disciplinata la “Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”: l’art. 3 del D.Lgs. individua una procedura di VIA speciale, secondo cui si deve assoggettare alla procedura il progetto preliminare dell’opera.

Il D.Lgs. n. 190/2002 è stato poi modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 189 del 17 agosto 2005 che è stato successivamente recepito dal Decreto Legislativo n. 163 del 12 aprile 2006.

Ai sensi del 3° comma dell’art. 93 del D.Lgs. n. 163/2006 <<*il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all’utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l’individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare; il progetto preliminare dovrà inoltre consentire l’avvio della procedura espropriativa.*

Ai sensi del 3° comma dell’art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 <<*il progetto preliminare delle infrastrutture, oltre a quanto previsto nell’allegato tecnico di cui all’allegato XXI deve evidenziare, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve inoltre indicare ed evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali e i limiti di spesa dell’infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per le eventuali opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale comunque non superiori al cinque per cento dell’intero costo dell’opera e deve includere le infrastrutture e opere connesse, necessarie alla realizzazione; dalla percentuale predetta sono esclusi gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell’ambito della procedura di VIA. Ove, ai sensi delle disposizioni nazionali o regionali vigenti, l’opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare è corredato anche da studio di impatto*

ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge nazionale o regionale applicabile. Ai fini dell'approvazione del progetto preliminare non è richiesta la comunicazione agli interessati alle attività espropriative, di cui all'articolo 11 del d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 ovvero altra comunicazione diversa da quella effettuata per l'eventuale procedura di VIA, ai sensi del presente articolo; ove non sia prevista la procedura di VIA, il progetto preliminare è comunque depositato presso il competente ufficio della regione interessata, ai fini della consultazione da parte del pubblico, e del deposito si dà avviso sul sito internet della regione e del soggetto aggiudicatore>>.

Ai sensi dell'Allegato XXI il progetto preliminare deve essere composto da una serie di documenti, tra cui una relazione illustrativa (art. 1, comma 2, lettera a, ed art. 2) ed uno studio di impatto ambientale o quanto meno una relazione di compatibilità ambientale (art. 1, comma 2, lettera c).

La relazione illustrativa deve fra l'altro specificare le finalità dell'intervento ed indicare la scelta delle alternative progettuali derivante dalla descrizione generale delle soluzioni adottate anche sotto il profilo dell'inserimento ambientale (aspetti urbanistici, archeologici, vincolistici ecc.) e dalla illustrazione delle motivazioni a supporto della soluzione prescelta.

Il progetto della soluzione selezionata deve esporre l'esito degli accertamenti in ordine agli eventuali vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica o di qualsiasi altra natura interferenti sulle aree interessate.

Ai sensi dell'art. 4 dell'Allegato XXI lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) deve essere disposto contestualmente al progetto preliminare e per i progetti soggetti a V.I.A. deve uniformarsi alle disposizioni del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio": la relazione di compatibilità ambientale deve analizzare e determinare le misure atte a mitigare e compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute.

Ai sensi del 5° comma dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 <<il progetto preliminare non è sottoposto a conferenza di servizi>>, ma è approvato dal CIPE: ai sensi del successivo 7° comma <<l'approvazione determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l'accertamento di compatibilità ambientale dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati>>.

Con avviso pubblicato sui quotidiani "Il Messaggero" e "Corriere della Sera" del 10 aprile 2008 è stata fatta conoscere la richiesta di giudizio di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006, con conseguente deposito della documentazione richiesta per legge presso la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e l'Ente Parco di Veio: **pertanto la decorrenza dei 60 giorni entro cui presentare in forma scritta proprie osservazioni è il 9 giugno 2008.**

Ma l'avviso fa espresso riferimento anche alla <<documentazione>> di cui al comma 2 dell'art. 23 del D.Lgs. n. 4 del 16 gennaio 2008, con cui sono state apportate ulteriori disposizioni correttive ed integrative al "Codice dell'Ambiente" emanato con D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, ma che fa riferimento al progetto definitivo e non a quello preliminare, che è invece previsto all'art. 20 come svolgimento della verifica della assoggettabilità o meno alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, nel qual caso si applicano le disposizioni dei successivi articoli che prevedono la "definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale" (art. 21), la redazione dello "studio di impatto ambientale" (art. 22) e la sua presentazione assieme al progetto definitivo (art. 23).

Con successivo avviso pubblicato sui quotidiani "La Repubblica" ed "Il Tempo" del 17 aprile 2008 è stato comunicato l'avvio del procedimento ai sensi degli articoli 7 ed 8 della legge n. 241/1990, con la precisazione che la presentazione di eventuali osservazioni va fatta entro 60 giorni dalla data dell'avviso (vale a dire entro e non oltre il 16 giugno 2008) <<e dietro presentazione di apposita richiesta da formulare per iscritto>>: si fa presente che la disposizione suddetta appare in contrasto con quanto disposto dagli articoli 9 e 10 della legge n. 241/1990 secondo i quali sia i

<<oggetti nei confronti dei quali il provvedimento finale è destinato a produrre effetti diretti>> (art. 7, comma 1) sia qualunque altro <<oggetto, portatore di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi diffusi riuniti in associazioni o comitati >> (art. 9, comma 1) <<possono presentare memorie scritte e documenti,, che l'amministrazione ha l'obbligo di valutare ove siano pertinenti all'oggetto del procedimento>> (art. 10, comma 2, lettera b), senza quindi obbligo di formulare nessuna richiesta per iscritto.

Ricognizione dei vincoli esistenti sul tracciato e sulle stazioni e dei rispettivi strumenti di tutela – Il territorio interessato dal tracciato della Tratta C2 è soggetto ai seguenti vincoli elencati in ordine cronologico di imposizione, con i corrispondenti strumenti di tutela, di cui il progetto preliminare – secondo la relazione allegata – si è preoccupato di prendere in esame solo gli elaborati ricognitivi e non anche quelli prescrittivi con i conseguenti divieti di edificare.

1 – Vincolo paesistico della fascia di rispetto del Fosso dell'Acqua Traversa – Il territorio interessato dalla stazione “Parco di Veio” e dalla viabilità connessa ricade all'interno della fascia di 150 metri di rispetto della sponda destra del Fosso dell'Acqua Traversa, soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi della legge n. 1497/1939 imposto automaticamente in forza della lettera c) del 1° comma della cosiddetta “legge Galasso” n. 431 dell'8.8.1985, poi abrogata ed ora recepita dalla lettera c) del 1° comma dell'art. 142 del “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” emanato con D.Lgs. n. 42 del 22.1.2004.

La tutela del vincolo paesaggistico della fascia di rispetto del Fosso dell'Acqua Traversa è assicurata tanto dal Piano Territoriale Paesistico (in sigla PTP) n. 15/7 “Veio-Cesano” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 10018 del 22.11.1987 ed approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998 quanto dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (in sigla PTPR) adottato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazioni n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

Ai sensi del 4° comma dell'art. 7 delle Norme del PTPR <<in caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato ed i PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva>>.

2 – Vincolo archeologico della villa romana di Casale Ghella – Con D.M. del 19 dicembre 1985 è stato vincolato ai sensi della legge n. 1089/1939 il complesso archeologico della villa romana di Casale Ghella costituito dalla villa omonima con cisterna, da un mausoleo e da un tratto basolato della antica via romana: la viabilità cosiddetta di “bordo valle” connessa alla stazione “Grottarossa” attraversa sia il basolato che il mausoleo.

La tutela del vincolo archeologico è assicurata dalle prescrizioni dettate con il medesimo Decreto Ministeriale con cui è stato imposto, nonché dal Piano Territoriale Paesistico (in sigla PTP) n. 15/7 “Veio-Cesano” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 10018 del 22.11.1987 ed approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998 oltre che dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (in sigla PTPR) adottato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazioni n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

3 – Vincolo paesistico decretato per la zona del Parco di Veio – Tutto il territorio interessato dal tracciato della Tratta C2 che ricade sulla sponda sinistra del Fosso dell'Acqua Traversa è stato sottoposto al vincolo paesaggistico della legge n. 1497/1939 denominato “zona del Parco di Veio”, imposto con D.M. emanato il 24 febbraio 1986 ai sensi dell'art. 1, lettera m) (zona di interesse archeologico) della legge n. 431/1985.

La tutela del vincolo paesaggistico è assicurata tanto dal Piano Territoriale Paesistico (in sigla PTP) n. 15/7 “Veio-Cesano” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 10018 del 22.11.1987 ed approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998 quanto dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (in sigla PTPR) adottato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazioni n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

Ai sensi del 4° comma dell'art. 7 delle Norme del PTPR <<in caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato ed i PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva>>.

4 – Vincolo paesistico deliberato per il Parco di Veio – Il territorio interessato dalle stazioni “Parco di Veio” e “Grottarossa” e dalla viabilità connessa è stato sottoposto al vincolo paesaggistico che è stato imposto dalla Commissione Provinciale il 18.11.1986 e che è stato poi ratificato dalla Giunta Regionale con delibera n. 338 del 31.1.1989. Il suo confine meridionale si attesta in coincidenza con la via Cassia Vecchia, mentre a nord ovest il confine da via di Grottarossa prosegue in direzione di via Fosso del Poggio fino a via Casalattico da cui raggiunge via dei Ruderì di Grottarossa voltando su via Marano Equo sino ad incrociare via di Casale Ghella.

La tutela del vincolo paesaggistico è assicurata tanto dal Piano Territoriale Paesistico (in sigla PTP) n. 15/7 “Veio-Cesano” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 10018 del 22.11.1987 ed approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998 quanto dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (in sigla PTPR) adottato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazioni n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

Ai sensi del 4° comma dell'art. 7 delle Norme del PTPR <<in caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato ed i PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva>>.

5 – Vincolo paesistico ed ambientale scattato con l'istituzione del Parco di Veio – Il territorio interessato dalla stazione “Parco di Veio” ed in parte dalla stazione “Grottarossa” (con le viabilità connesse) ricade all'interno della perimetrazione provvisoria del Parco Regionale di Veio, che è stato istituito contestualmente alla legge regionale n. 29 del 6 ottobre 1997 e che è automaticamente soggetto al vincolo paesistico della legge 1497/1939 ai sensi della lettera f) del 1° comma dell'art. 1 della legge n. 431/1985, ora integralmente recepito dalla lettera f) del 1° comma dell'art. 142 del “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” emanato con D.Lgs. n. 42 del 22.1.2004.

La stazione “Parco di Veio” ricade in zona A della perimetrazione provvisoria, mentre parte dell'area interessata dalla stazione “Grottarossa” ricade in zona B.

Fino alla approvazione definitiva del Piano di Assetto del Parco di Veio, la tutela del vincolo paesaggistico è assicurata tanto dalle “misure di salvaguardia” prescritte dall'art. 8 della legge regionale n. 29/1997 quanto dalle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico (in sigla PTP) n. 15/7 “Veio-Cesano” adottato con delibera della Giunta Regionale n. 10018 del 22.11.1987 ed approvato con legge regionale n. 24 del 6.7.1998.

Ai sensi del 5° comma dell'art. 9 della legge regionale n. 24/1998 in caso di contrasto o difformità vale la disposizione più restrittiva.

Nelle osservazioni specifiche ad ognuna delle stazioni e alla viabilità connessa così come previste dal progetto preliminare si descriveranno le specifiche prescrizioni dettate a tutela di ognuno dei vincoli sopra elencati .

Finalità principale dell'opera - La finalità primaria di una metropolitana dovrebbe essere quella di far alleggerire notevolmente il flusso del traffico veicolare privato sul suo tracciato, incrementando il maggior numero possibile del trasporto pubblico delle persone grazie anche allo scambio tra mezzi pubblici su gomma e su rotaia.

Per ottenere questo è necessario che le stazioni della metropolitana siano localizzate in corrispondenza della massima concentrazione di residenze ed il più possibile in coincidenza delle fermate dei mezzi pubblici dell'ATAC e del COTRAL: il progetto preliminare localizza invece le stazioni di “Giuochi Istmici”, “Villa San Pietro”, “Tomba di Nerone” e “Grottarossa” lontane dalla Via Cassia Vecchia e dalla Via Cassia, per giunta nemmeno in corrispondenza delle fermate dei mezzi pubblici.

Come diretta conseguenza della suddetta finalità primaria, la realizzazione di una metropolitana che si prefigge un massiccio trasporto su ferro non dovrebbe diventare polo attrattivo di ulteriori flussi di traffico automobilistico privato, che invece il progetto preliminare incentiva specialmente nelle stazioni “Parco di Veio” e soprattutto “Grottarossa”, in funzione della quale ultima ha dichiaratamente operato <<un attento studio trasportistico e stradale volto a consentire un’adeguata accessibilità nei confronti dei flussi passeggeri provenienti dalla Cassia e dal Grande Raccordo Anulare>>.

Della inutilità tanto della stazione “Parco di Veio” quanto del nodo di scambio della stazione “Grottarossa” si dirà più avanti nelle rispettive osservazioni specifiche: in questa sede interessa evidenziare che per evitare che le nuove stazioni divengano poli attrattivi di ulteriori flussi di traffico privato (che porterebbero alla congestione ed alla paralisi della viabilità circostante, specie se di quartiere e nemmeno di livello comunale) è sufficiente attestare le nuove stazioni lungo la Via Cassia ed in coincidenza delle fermate dell’ATAC e del COTRAL, dotandole ognuna di parcheggi interrati destinati esclusivamente a sostituire quelli esistenti attualmente in superficie per consentirne così una riqualificazione, attrezzando a verde e servizi di quartiere gli spazi liberati.

Come si dirà più avanti nelle osservazioni specifiche, questa operazione di attestamento del tracciato lungo la via Cassia e di riqualificazione a verde e servizi degli spazi di superficie circostanti le nuove stazioni è possibile per “Villa San Pietro”, “Tomba di Nerone” e “Grottarossa”.

Contenimento dei costi dell’opera – Secondo il sito Internet della S.r.l. “Roma Metropolitana” a giugno del 2008 il CIPE avrebbe approvato la Tratta T1 Clodio/Mazzini-Farnesina per 450 milioni di Euro e la Tratta C2 Farnesina-Grottarossa per 780 milioni di Euro, per un totale complessivo di 1.230 milioni di Euro, rispetto ai circa 1.463 milioni preventivati dal Comune di Roma.

Dal momento che il costo dell’opera deve comunque essere tuttora stimato in circa 1.463 milioni di Euro e la tratta è lunga poco più di 8 Km. per cui il costo chilometrico si avvicina ai 200 milioni di Euro, per un drastico abbattimento dei costi si possono esaminare le seguenti tre possibilità:

- 1) realizzare l’intero tracciato della Tratta C2 con una galleria unica a doppio binario, anziché con due gallerie a singolo binario, come è peraltro prevista la Tratta T1;
- 2) realizzare un solo attraversamento del Tevere mediante una biforcazione all’altezza di Corso Francia, con un ramo sulla riva destra diretto a Clodio/Mazzini ed un ramo sulla riva sinistra diretto a Piazzale Flaminio, secondo un tracciato parallelo a via Flaminia e Viale Tiziano, che confermi la stazione “Auditorium”;
- 3) eliminare del tutto la stazione “Parco di Veio” e spostare il tracciato e le stazioni lungo la direttrice Cassia, come si dirà nelle seguenti osservazioni specifiche.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLA STAZIONE GIUOCHI ISTMICI

La localizzazione della stazione su via dei Giuochi Istmici, a ridosso del liceo scientifico “Farnesina”, appare del tutto infelice perché quasi del tutto non servita dai mezzi pubblici, per di più con senso unico ad uscire da Roma per quelli che transitano su Via Cassia Vecchia, e per giunta in posizione non baricentrica rispetto ai ben più popolosi quartieri di Vigna Clara e di via della Camilluccia.

Si propone pertanto di spostare la nuova stazione a Piazza dei Giuochi Delfici, assegnandole tale nome e prevedendo sempre e comunque un suo collegamento pedonale interrato con il futuro tratto di anello ferroviario, nonché lo stesso parcheggio interrato di 600 posti auto previsto per la stazione “Parco di Veio”.

Le ragioni sono le seguenti:

- rendere più baricentrica la fermata e soprattutto più accessibile tramite i mezzi pubblici sia da nord che da sud, diminuendo i percorsi di accesso a piedi ed incentivando così maggiormente l’utenza complessiva;
- far assumere alla fermata una posizione strategica, di funzione ordinatrice della Centralità Locale prevista dal nuovo PRG di Roma, rientrando negli obiettivi del “Progetto pubblico unitario d’intervento” relativo a via di Vigna Stelluti;
- consentire di eliminare in tal modo la stazione “Parco di Veio”, facendo affluire su Piazza dei Giuochi Delfici tutta la sua utenza, prevista comunque tramite mezzi pubblici e privati, garantendo a questi ultimi lo scambio gomma-rotaia grazie al parcheggio interrato di 600 posti auto.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLA STAZIONE PARCO DI VEIO

Come già detto, la finalità primaria di una metropolitana dovrebbe essere quella di far alleggerire notevolmente il flusso del traffico privato sul suo tracciato, incrementando il maggior numero possibile del trasporto pubblico delle persone grazie anche allo scambio tra mezzi pubblici su gomma e su rotaia.

Per ottenere questo è necessario che le fermate della metropolitana siano localizzate in corrispondenza della massima concentrazione di residenze: per la nuova stazione denominata “Parco di Veio” non esiste nessuno dei suddetti presupposti, dal momento che risulta ubicata lontano dai centri abitati.

Il progetto preliminare giustifica la sua localizzazione con la dichiarata finalità di servire come utenza i residenti per lo più di via Cortina d’Ampezzo: viene inoltre impropriamente chiamata “Parco di Veio”, perché intesa come “Porta del Parco”, quando andrebbe caso mai denominata con il toponimo di “**Inviolatella**” o tutt’al più di “**Cortina d’Ampezzo**”, se la si intende riferire all’omonimo quartiere per i cui abitanti è stata soprattutto concepita, benché nelle sue immediate vicinanze non abbia un edificato tale che consenta di farla raggiungere a piedi da una utenza più che discreta.

Ne deriva che per essere fruita dagli abitanti del limitrofo quartiere può essere raggiunta soltanto con i mezzi pubblici o con automezzi privati, entrambi i quali possono quindi benissimo fare un percorso di poco maggiore fino alla più vicina fermata verso la città, che sarebbe da attestare a Piazza dei Giuochi Delfici.

Il progetto preliminare invece, oltre a non avere considerato per niente quanto sopra evidenziato, non ha tenuto in nessun conto i diversi vincoli urbanistici, paesistici ed ambientali che vietano tassativamente la realizzazione dell’opera in quel luogo, né si è preoccupato del pesante indotto sul traffico che verrebbe a determinare il parcheggio di scambio di 600 posti auto, venendo

a funzionare da polo attrattivo di flussi di mobilità privata da e per la nuova stazione “Parco di Veio”.

All'altezza della Stazione confluisce il traffico da e per Cortina d'Ampezzo, da e per Via Vilfredo Pareto, da e per Via Cassia Vecchia, per cui la situazione già oggi critica diventerebbe insostenibile per l'aggiunta di traffico privato attratto dal parcheggio, con problemi per l'ingresso e l'uscita dal parcheggio stesso e per l'ipotesi di saturazione del parcheggio stesso.

L'area interessata dalla stazione “Parco di Veio” ricade in località “Inviolatella” destinata dal P.R.G. del 1962 a zona di espansione E/1, poi trasformata in zona N (Parco pubblico) dalla cosiddetta “Variante di Salvaguardia” adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 279 del 23/24 luglio 1991, confermata dal cosiddetto “Piano delle Certezze” adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 92 del 29 maggio 1997 e definitivamente approvato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazione n. 856 del 10 settembre 2004. Ai sensi del 4° comma dell'art. 69 delle Norme Tecniche di Attuazione del nuovo P.R.G. di Roma approvato con Accordo di Copianificazione del 6 febbraio 2008 vi si applica, fino alla approvazione del Piano di Assetto del Parco di Veio, la disciplina del PRG previgente, vale a dire del “Piano delle Certezze” con la destinazione a zona N (Parco pubblico).

Il territorio interessato dalla nuova stazione è soggetto al vincolo paesistico della fascia di rispetto della sponda destra del Fosso dell'Acqua Traversa, dal vincolo paesistico del Parco di Veio ratificato con la delibera di Giunta n. 338/1989 e dal vincolo paesistico scattato con la istituzione del Parco di Veio entro cui ricade.

Sull'area insistono diverse costruzioni in evidente stato di abbandono, che opportunamente ristrutturate potrebbero benissimo essere destinate a laboratori didattici o a fattoria didattica o comunque ad usi sicuramente più compatibili con le finalità del parco di Veio: il progetto preliminare ne prevede invece la totale demolizione per realizzare al loro posto una devastante nuova stazione a cielo aperto, costituita da un fabbricato fuori terra di 1.000 mq., con una sottostazione elettrica ed un parcheggio di 600 posti, previsto dapprima a raso e poi multipiano su due livelli, con rampa di accesso da via Vilfredo Pareto.

Ai sensi dell'art. 4 dell'Allegato XXI al D.Lgs. n. 163/2006, come già detto, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) deve essere disposto contestualmente al progetto preliminare e per i progetti soggetti a V.I.A. deve uniformarsi alle disposizioni del “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” emanato con D.Lgs. n. 42/2004: la relazione di compatibilità ambientale deve analizzare e determinare le misure atte a mitigare e compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute.

Lo Studio allegato al progetto preliminare non si uniforma affatto alle disposizioni dettate dal D.Lgs. n. 42/2004.

Il PTP n. 15/7 “Veio-Cesano” destina l'area su cui il progetto preliminare prevede la costruzione della stazione “Parco di Veio” a zona di tutela orientata, sottozona TOB/25, il cui perimetro è descritto all'art. 55 delle norme.

Ai sensi dell'art. 54 delle Norme, relativo agli indirizzi della tutela, <<nelle sottozone di tutela orientata con la sigla TOB la tutela è orientata alla riqualificazione di sistemi, di tipo idromorfologico-vegetazionali, ovvero delle valli modellate dai corsi d'acqua>>: per le sub-unità di fondovalle <<gli indirizzi di tutela sono tali da salvaguardare la nudità del fondovalle, ad eccezione delle alberature stradali, riqualificare il corso d'acqua e ricostruire un ecosistema che contempli anche la salvaguardia dei valori paesaggistici contenuti in una buona e corretta vegetazione golenale>>.

Ai sensi del punto b10 dell'art. 57, relativo alle prescrizioni particolari, per la sottozona TOB/25 è fatto obbligo di bonificare l'area posta alla destra del Fosso dell'Acqua Traversa e non certo di stravolgerla: come si può ben vedere le prescrizioni del PTP n. 15/7 non consentono la realizzazione in quel luogo quanto meno di un fabbricato fuori terra di 1.000 mq..

Anche il PTPR recentemente adottato dalla Giunta Regionale del Lazio non consente la piena realizzazione di un'opera del genere, perché destina l'area ad ambito di paesaggio naturale, per il quale il punto 7.2.2 della Tabella B dell'art. 21 delle Norme consente nuovi tracciati ferroviari se non diversamente localizzabili nel rispetto delle morfologia dei luoghi e la salvaguardia del patrimonio naturale, mentre il punto 7.4.2 della Tabella B dell'art. 21 delle Norme non consente la realizzazione di nodi di scambio.

La suddetta disposizione del PTPR è stata dettata in conformità anche del comma 14-bis dell'art. 7 della legge regionale n. 24/1998 che consente in deroga <<le opere e gli interventi relativi ...alle infrastrutture .. ferroviarie ... , anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua>>, ma con la precisazione che <<il tracciato dell'infrastrutture deve mantenere integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei suoli>>: la realizzazione della nuova stazione, così come prevista dal progetto preliminare, comporterebbe l'alterazione irreversibile della morfologia e della vegetazione del suolo, con l'abbattimento fra l'altro di numerose alberature.

Ma sono soprattutto le "misure di salvaguardia" del Parco di Veio prescritte dall'art. 8 della legge regionale n. 29/1997 che non consentono la realizzazione dell'opera, perché alla lettera p) del 3° comma fanno espresso divieto di realizzare all'interno della zona A nuove opere di mobilità, fra cui sono espressamente citate le ferrovie: ai sensi del 5° comma dell'art. 9 della legge regionale n. 24/1998 "misure di salvaguardia" del Parco di Veio sono anche le prescrizioni del PTP n. 15/7, con la clausola che vale la prescrizione più riduttiva in caso di contrasto con quelle dettate dall'art. 8 della legge regionale n. 29/1997.

Stupisce pertanto fortemente che l'Ente Parco di Veio nelle riunioni che si sono tenute il 22 novembre 2007 ed il 3 e 7 dicembre 2007 non abbia tenuto conto affatto dei suddetti divieti nell'esaminare le interferenze dirette ed indirette tra la Tratta C2 e lo stesso parco, di cui ha l'obbligo istituzionale di assicurare la tutela.

Come già detto, la relazione di compatibilità ambientale allegata al progetto preliminare avrebbe dovuto analizzare e determinare le misure atte a mitigare e compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute: l'Ente Parco di Veio, oltre a non preoccuparsi di far rispettare le "misure di salvaguardia" o di garantire almeno opere di mitigazione dell'impatto ambientale, ha badato soprattutto a "contrattare" il suo assenso alla realizzazione della nuova stazione a condizione che si chiamasse del tutto impropriamente "Parco di Veio" e che in cambio si realizzassero le seguenti "opere integrative e compensative":

- utilizzazione ed allestimento degli spazi centrali del 1° piano interrato della stazione, inseriti nel flusso dei passeggeri, per una musealizzazione avente come tema il "Parco di Veio-Ambiente Archeologico";
- l'acquisizione nell'ambito dello stesso 1° piano interrato, degli spazi esclusi dal flusso dei passeggeri con la realizzazione, da un lato, di una grande sala per conferenze polifunzionale, e dall'altro lato di un insieme di sale per riunioni di circa 50-100 persone e/o aule didattiche, dotate dei necessari impianti tecnologici anche per proiezioni, alimentati mediante fonti energetiche rinnovabili;
- la realizzazione di una cosiddetta "Casa del Parco" sulla stessa area di sedime della nuova stazione, composta da un piano fuori terra di circa 1.000 mq., collegata funzionalmente con la sottostante sala conferenze, dove ospitare la sede rappresentativa dell'Ente realizzando un'aula consiliare e gli uffici di rappresentanza istituzionale dell'Ente, da far diventare anche un portale informativo dell'Ente (ufficio informazioni, aule didattiche etc.);
- la sistemazione per circa 3.000 metri della fascia ripariale del Fosso dell'Acqua Traversa, contiguo alla nuova stazione;

- **la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale per uno sviluppo di circa 4 Km., che seguendo il corso del Fosso dell'Acqua Traversa collega la nuova stazione con la linea ferroviaria Roma Nord, innestandosi sulla pista ciclabile esistente lungo il Tevere all'altezza di Castel Giubileo.**

L'Ente di gestione in modo del tutto paradossale ha "interpretato" come opere di "*mitigazione*" la realizzazione aggiuntiva di ben 2 piani di cui uno interamente fuori terra di 1.000 mq. che non hanno nulla a che vedere con l'utilità della infrastruttura ferroviaria e che mettono a nudo un utilizzo speculativo delle opere di "*compensazione*", secondo la logica del "dare" per "avere".

Riguardo in particolare alla suddetta Casa del Parco si mette in evidenza che l'Ente di gestione, pur di "strappare" il massimo delle opere "compensative" in cambio del proprio assenso, è arrivato a rinnegare precedenti scelte di programmazione che prevedevano la sede legale dell'Ente al Casale di Borghetto San Carlo sulla via Cassia (a ridosso dell'antica città di Veio), che lo stesso Presidente della Comunità del Parco (l'allora Assessore all'Ambiente del Comune di Roma Dario Esposito) aveva assicurato non appena si fosse perfezionata la compensazione della lottizzazione di Borghetto San Carlo, con la cessione gratuita al Comune sia del casale che dell'intera area interessata dalla medesima lottizzazione.

Le suddette "opere integrative e compensative" sarebbero state peraltro indicate nella nota della Direzione dell'Ente Parco di Veio prot. n. 5168 del 18 dicembre 2007, che sembra una "decisione" avallata dal solo Direttore Salvatore Codispoti e tutt'al più anche dal Presidente Dott. Fernando Petrivelli, ma non anche dal Consiglio Direttivo dell'Ente Parco di Veio, come invece doveva essere, trattandosi di deroghe alle misure di salvaguardia del parco: in tal caso, la nota rilasciata dall'Ente Parco sarebbe viziata di legittimità.

Per tutte le ragioni sopra esposte, a cui si aggiunge anche l'opportunità di diminuire i costi complessivi del prolungamento della linea C, si chiede l'eliminazione della nuova stazione "Parco di Veio", spostando il parcheggio di scambio gomma-rotaia degli stessi 600 posti auto previsti in corrispondenza della successiva stazione verso Roma, localizzata a sua volta su Piazza dei Giuochi Delfici e non lungo via dei Giuochi Istmici.

In via del tutto subordinata, si chiede che la nuova Stazione venga limitata alle sole rampe di entrata e di uscita, che occupano di norma ciascuna una superficie di 11 metri x 4 metri, come avviene per la stragrande maggioranza delle Stazioni delle Metropolitane in esercizio.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLA STAZIONE VILLA S. PIETRO

La sua collocazione direttamente all'interno dell'omonimo complesso ospedaliero non appare felice per le seguenti ragioni:

- è destinata dal PTP n. 15/7 a zona di tutela orientata, sottozona TOB/18 (relativa alla alta valle del Fosso dell'Inviolatella, per la quale il punto b4 dell'art. 57 delle Norme consente solo interventi di conservazione per quanto attiene alla viabilità;
- è destinata dal PTPR ad "ambito di paesaggio naturale", per il quale la Tabella B dell'art. 21 delle Norme non considera compatibili nodi di scambio, anche se ammette nuovi tracciati ferroviari ma in assenza di soluzioni alternative;
- prevede un accesso pedonale da e per la Via Cassia che ha una lunghezza eccessiva e non ricade per di più all'altezza di fermate dell'ATAC e del COTRAL;
- prevede ingressi/uscita del parcheggio interrato direttamente su Via S. Godendo, che verrà così interamente intasata dal traffico privato.

In considerazione di tutte le ragioni sopra esposte si chiede di accantonare del tutto la localizzazione della stazione "Villa San Pietro" all'interno dell'omonimo complesso ospedaliero e di attestarla invece totalmente in sotterraneo all'altezza dell'incrocio tra Via Cassia e Via dei Due Ponti, prevedendo le 2 sole rampe di entrata e di uscita, che occupano di norma ciascuna una superficie di 11 metri x 4 metri, rispettivamente nell'area tra l'ingresso

dell'ospedale e via dei Due Ponti (espropriata allo stesso Ente ospedaliero) e nel piazzale opposto dell'area commerciale all'angolo con via Manfredi Azzarita: per riqualificare l'intera zona (specie quella commerciale) si propone di eliminare del tutto i parcheggi di superficie, attrezzando gli spazi corrispondenti a verde e servizi di quartiere e recuperando tutti i posti auto in numero comunque non molto maggiore (per non attirare flussi veicolari diversi da quelli di zona) tramite un parcheggio sotterraneo opportunamente studiato negli accessi.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLA STAZIONE TOMBA DI NERONE

La sua collocazione direttamente a ridosso della cosiddetta "strada di fondovalle", di prossima realizzazione, non appare felice per le seguenti ragioni:

- è destinata dal PTP n. 15/7 a zona di tutela orientata, sottozona TOB/18 (relativa alla alta valle del Fosso dell'Inviolatella, per la quale il punto b4 dell'art. 57 delle Norme consente solo interventi di conservazione per quanto attiene alla viabilità;
- è destinata dal PTPR ad "ambito di paesaggio naturale", per il quale la Tabella B dell'art. 21 delle Norme non considera compatibili nodi di scambio, anche se ammette nuovi tracciati ferroviari ma in assenza di soluzioni alternative;
- rimane troppo distante dalla Via Cassia rendendo disagiata il suo raggiungimento a piedi dai mezzi pubblici che fermano su via Cassia.

In considerazione di tutte le ragioni sopra esposte si chiede di accantonare del tutto la localizzazione della stazione "Tomba di Nerone" all'altezza del proseguimento di Via dei SS. Cosma e Damiano e di attestarla invece totalmente in sotterraneo all'altezza dell'incrocio tra la stessa Via dei SS. Cosma e Damiano e la Via Cassia, prevedendo le 2 sole rampe di entrata e di uscita, che occupano di norma ciascuna una superficie di 11 metri x 4 metri, rispettivamente nel piazzale antistante il supermercato "GS" e nell'area opposta al di là della Via Cassia: per riqualificare l'intera zona (specie quella commerciale) si propone di eliminare del tutto i parcheggi di superficie, attrezzando gli spazi corrispondenti a verde e servizi di quartiere e recuperando tutti i posti auto in numero comunque non molto maggiore (per non attirare flussi veicolari diversi da quelli di zona) tramite un parcheggio sotterraneo opportunamente studiato negli accessi, favorendo quello su Via dei SS. Cosma e Damiano in direzione della Centralità Locale XX-2 "Tomba di Nerone"

OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLA STAZIONE DI GROTTAROSSA

La relazione allegata al progetto preliminare dichiara testualmente che <<l'analisi si è sviluppata in due direzioni: da una parte consentire l'attestazione delle linee di autobus urbani ed extraurbani in prossimità della stazione di Grottarossa, garantendo così agli utenti un immediato trasbordo sulla linea C ed un livello di servizio molto elevato, in termini di velocità commerciale e confort di viaggio; dall'altra parte, viene ubicato, in adiacenza alla stazione, un parcheggio multipiano interrato per consentire lo scambio privato-pubblico. La realizzazione dell'accesso alla stazione comporta la creazione di una nuova viabilità che va ad innestarsi sull'esistente svincolo Cassia del G.R.A., evitando di portare sull'asse della Cassia i flussi diretti verso la stazione. Vengono inoltre acquisite all'utilizzo pubblico Via Bracciano, la via attualmente identificata come "Via Cassia 994" e Via di Casale Ghella e vengono realizzati "riammagli" con la viabilità del quartiere Grottarossa>> tramite il collegamento con Via Fosso del Poggio attraverso Via Casalattico.

La relazione ammette addirittura che le potenzialità di attrazione del parcheggio di scambio sono in realtà superiori rispetto alla capacità progettata, per cui nella fase di progetto definitivo occorrerà individuare soluzioni di ampliamento del parcheggio che avvicinino la capacità reale a quella "potenziale".

Il progetto preliminare prevede così la nuova stazione a nord-est della scuola comprensoriale “Parco di Veio” (ex 162° Circolo Didattico), di rimpetto a via Casalattico ed a via Camporgiano, che viene fatta proseguire dopo una rotatoria lungo un nuovo tracciato stradale definito di “bordo valle” e che arriva addirittura a congiungersi con il G.R.A.: lungo la “strada di bordo valle” sono previste le pensiline delle fermate bus, che dovrebbero percorrere via del Casale Ghella e attraverso la rotatoria chiamata “Grottarossa” raggiungere la nuova stazione attestandosi sulla rotatoria prima di via Camporgiano oppure proseguire su di essa fino a Via Fosso del Poggio.

Il parcheggio di 505 posti auto, disposti su due livelli di cui due interrati ed uno a raso, viene ubicato tra la scuola “Parco di Veio” e via Casalattico: l’area interna alla scuola ricompresa tra via Marano Equo e la nuova “strada di bordo valle” viene destinata a “sosta inoperosa”.

Si mette di seguito in risalto come il suddetto progetto preliminare non abbia tenuto conto di nessun vincolo urbanistico, archeologico e paesistico-ambientale e rischi di stravolgere se realizzato l’intero quartiere che vi gravita intorno.

Il territorio interessato dalla nuova stazione “Grottarossa” era destinato dal PRG del 1962 a sottozona F/2 (ristrutturazione edilizia) e precisamente alla lottizzazione convenzionata F/2 “Volusia”, di cui la perimetrazione provvisoria del parco di Veio istituito nel 1997 lascia all’interno dell’area protetta la parte riservata a verde e servizi (zona B), entro cui è ricompreso il complesso archeologico vincolato della villa romana di Casale Ghella, tenendo invece fuori di essa le aree destinate all’edificazione.

Il territorio è soggetto ai vincoli paesistici imposti con il D.M. del 24.2.1986 e con la delibera della Giunta Regionale n. 338/1989.

Il progetto edilizio è stato fortemente contrastato anche e soprattutto per la mancanza di strade di collegamento da e per il quartiere circostante, che sono state tutte bocciate: in particolare sono stati esclusi gli accessi da Via Bracciano e dal civico 994 di via Cassia, che ora il progetto preliminare prevede invece di acquisire all’utilizzo pubblico al pari di via di Casale Ghella, il cui proseguimento invade il vincolo indiretto di tipo archeologico imposto con Decreto Ministeriale del 19/12/1985 ai sensi della legge n. 1089/1939, a tutela della villa romana con cisterna, del mausoleo e del basolato sempre di epoca romana, dove il progetto preliminare attesta la rotatoria della “strada di bordo valle”: la evidente violazione del vincolo archeologico non potrà essere acconsentita dalla Soprintendenza Archeologica di Roma, per le stesse ragioni per cui già all’epoca dell’iter istruttorio del progetto della lottizzazione di “Volusia” l’allora Soprintendente Adriano La Regina ha bocciato senza mezzi termini la possibilità di utilizzare via del Casale Ghella come strada pubblica di accesso carrabile alle future costruzioni.

Con deliberazione n. 18 dell’11/1/2001 il Consiglio Comunale di Roma ha poi deciso la “compensazione edificatoria” della lottizzazione “Volusia” che è consistita nella cessione gratuita al Comune dei 42,71 ettari del comprensorio omonimo da parte della società “Parsitalia” del Gruppo Parnasi, proprietaria delle aree da attrezzare a sue spese a parco pubblico, in cambio della trasformazione della destinazione delle aree di “Eur-Castellaccio”, sempre di sua proprietà.

In data 9.1.2003 l’allora Presidente della Giunta Regionale del Lazio, On. Francesco Storace, ed il Sindaco del Comune di Roma, On. Valter Veltroni, hanno sottoscritto l’Accordo di Programma per la convenzione urbanistica “Eur-Castellaccio”, che è stato poi ratificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 2 del 23.1.2003.

Per rendere attuativo il suddetto Accordo di Programma occorre perfezionare la cessione gratuita delle aree da attrezzare a parco pubblico: per tale finalità gli arch. Salvatore Dierna e Marco Strickner sono stati incaricati di redigere un progetto definitivo del “Parco Volusia”, che prevedeva la costruzione di un parcheggio a ridosso del vincolo archeologico e di un impianto sportivo di dimensioni regolari proprio sulla stessa area scelta in un primo tempo per la costruzione dell’asilo nido, dove ora il progetto preliminare fa passare la nuova “strada di bordo valle”.

Come già detto, la quasi totalità del comprensorio ceduto al Comune ricade all'interno del parco di Veio, il cui Piano di Assetto ha come finalità principale quella della conservazione della natura: ne deriva che non può essere pianificato e quindi progettato esclusivamente come "parco urbano" di livello locale, a servizio del quartiere "Tomba di Nerone", attrezzandolo ad esempio allo stesso modo del contiguo "Parco Papacci", del quale viene a costituire una continuità (venendo comunque a soddisfare anche lo standard di verde pubblico), ma in modo complementare e "specialistico".

Va oltre tutto considerato che l'area al di fuori della primetrazione provvisoria del parco di Veio che era destinata alla edificazione, ma che è pur essa parte della cessione gratuita al Comune, potrebbe benissimo essere inclusa nella perimetrazione definitiva del Parco di Veio, che spetta di decidere però al Piano di Assetto, a cui compete anche e comunque di stabilire la sistemazione definitiva del comprensorio "Volusia" sia al di dentro che al di fuori degli attuali confini provvisori.

L'area destinata all'edificazione della lottizzazione "Volusia" è destinata dal PTP n. 15/7 a zona di tutela limitata, sottozona TLb/8, che ai sensi della lettera b) dell'art. 59 delle Norme è sottoposta a prescrizioni particolari, dove l'art. 61 consente la realizzazione di opere infrastrutturali, ma limitatamente ad interventi di piccole dimensioni (lettera h): il rimanente comprensorio è destinato a zona di tutela integrale, sottozona TI/48 dove è prevista l'assoluta inedificabilità e dove invece il progetto preliminare attesta il terminale della Tratta C2.

Il PTPR di recente adottato destina l'area ad "ambito di paesaggio naturale di continuità" per il quale la Tabella B dell'art. 23 delle Norme consente nuovi tracciati ferroviari solo in assenza di soluzioni alternative, comunque subordinati a procedura di VIA.

Il progetto di sistemazione della zona dovrebbe quindi tutelare e valorizzare *in primis* le alte valenze naturalistiche del comprensorio "Volusia", a partire dalla parete rocciosa a nord, che presenta interessanti aspetti geologici specie per le diverse cavità presenti (forse abitate in epoca preistorica ed etrusca), per proseguire con i due corsi d'acqua denominati Fosso dell'Erba Puzza e Fosso dell'Impiccato (di cui sarà "didattico" ricostruire la storia dei rispettivi toponimi), per finire con le importanti presenze di sughere (alle pendici della suddetta parete rocciosa e nel boschetto a monte dei 2 corsi d'acqua), che come "habitat" costituiscono le estreme propaggini entroterra della vicina zona dell'Insugherata.

La tutela e valorizzazione dovrà consistere nella conservazione integrale di tutti gli elementi suddetti, ripuliti della eventuale vegetazione infestante, di cui si dovrà garantire una fruizione mediante un sistema di "sentieri natura" che si inseriscano nel paesaggio in modo più che naturale, senza alterarne l'attuale morfologia, da percorrere come passeggiate panoramiche e tracciati didattici.

Il progetto del "Parco Volusia" così come redatto dal Servizio Giardini del Comune di Roma non sembra invece prevedere niente in tal senso: il progetto non è stato finora approvato anche per l'opposizione dei residenti del Consorzio "Volusia" che non hanno consentito il passaggio sul viale dei mezzi del Comune diretti al Parco per eseguirne i lavori di sistemazione.

Il progetto preliminare della nuova stazione terminale "Grottarossa" a sua volta non solo non tiene conto del rispetto dei valori naturalistici dell'area, ma punta decisamente a realizzarvi opere di urbanizzazione primaria, che se realizzate vanificherebbero del tutto la battaglia pluridecennale che è stata affrontata e vinta per salvaguardare il comprensorio di "Volusia".

Il progetto preliminare annullerebbe, se realizzato, anche la programmazione fin qui approvata tanto dal Comune di Roma quanto dal Municipio di Roma XX.

Al problema dell'accesso alla scuola comprensoriale "Parco di Veio" da Via Fosso del Fontaniletto, di larghezza inadeguata per il traffico a doppio senso di marcia, aveva cercato di dare una soluzione il sottoscritto, 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 Fosso del Poggio con Via 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 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 preoccupato di dare però seguito per ben 10 anni, fino a quando c'è stata la possibilità di riservare un eventuale finanziamento per realizzare l'opera ed in data 29 maggio 2004 è stato deciso un sopralluogo congiunto sul posto tra l'Ing. Pellegrini Fabio e la Dott.ssa Mancini del Comune di Roma, l'allora consigliere del XX° Municipio Massimo Denaro, il sottoscritto ed il Sig. Paolo Conte quale responsabile della Sezione Cassia del gruppo politico DS, assieme ad altri tre cittadini.

Quel giorno l'Ing. Pellegrini ha evidenziato le difficoltà di realizzare il collegamento così come approvato dal Consiglio dell'allora XX° Circoscrizione, fra le quali non ultima quella del costo necessario per superare tecnicamente il salto di quota esistente tra via Camporgiano e via Casalattico, sicuramente superiore al finanziamento a quel momento disponibile.

Nel timore che anche quella seconda soluzione venisse ritenuta impraticabile, per non far perdere comunque il finanziamento a quel momento disponibile, il sottoscritto ha proposto (inutilmente) di riversare eventualmente i fondi per realizzare almeno una circonvallazione della scuola (risolvendo grazie ad essa anche il problema del 2° ingresso), avvalendosi proprio delle aree in cessione gratuita da destinare al "Parco Volusia".

Quel giorno il sopralluogo congiunto è stato così esteso anche all'interno della scuola materna, elementare e media, per prendere visione diretta di come via Fosso del Fontaniletto continui di già oltre l'ingresso all'area scolastica nella attuale strada asfaltata interna, che potrebbe essere proseguita fino all'area in cessione gratuita, su cui realizzare verso oriente un suo ulteriore proseguimento che vada a ricongiungersi con via Casalattico e consentire così una circonvallazione completa a senso unico fino al tratto di Via Fosso del Fontaniletto verso via di Grottarossa, che rimarrebbe l'unico a doppio senso di marcia finché non si riuscirà a collegarsi con via Fosso del Poggio: sull'area in cessione gratuita situata a nord-est della scuola (all'altezza più o meno di Via Camporgiano) si potrà inoltre realizzare un parcheggio di scambio che potrà servire non solo a docenti e genitori che sono utenti della scuola materna, elementare e media ed ai cittadini che saranno utenti del campo sportivo e del parco di Volusia, ma anche al personale docente ed ai genitori dell'eventuale asilo nido.

Il progetto preliminare prevede quello stesso parcheggio, ma per destinarlo a nodo di scambio della stazione terminale "Grottarossa", per di più impedendo di fatto la possibilità di una circonvallazione di "riammaglio" con il quartiere che il sottoscritto ha formalizzata come proposta in data 16 novembre 2005, anche per dare soluzione al 2° ingresso della scuola ed alla realizzazione dell'asilo nido di 80 posti previsto nell'area a ridosso di via Marano Equo, che ora il progetto preliminare vorrebbe invece destinare a "sosta inoperosa", ignorando del tutto i programmi del Municipio di Roma XX.

Con delibera n. 333 del 20 dicembre 2005 il Consiglio Comunale di Roma ha approvato il piano degli investimenti triennale 2006-2008 finanziando nell'annuale l'opera 060779/06 "*indagini e progettazione congiungimento tra Via Fosso del Poggio e Via Fosso del Fontaniletto*": con risoluzione n. 41 del 3 aprile 2007 il Consiglio del Municipio di Roma XX ha approvato all'unanimità di predisporre la realizzazione del suddetto congiungimento stradale in contemporanea alla costruzione dell'asilo nido all'interno della scuola "Parco di Veio".

Con risoluzione n. 40 del 3 aprile 2007 il Consiglio del Municipio di Roma XX ha approvato all'unanimità di dare seguito alla progettazione ed esecuzione della strada di ricongiungimento tra via Casalattico ed il cortile della scuola "Parco di Veio", con relativa area di parcheggio in contemporanea alla costruzione dell'asilo nido all'interno della scuola "Parco di Veio".

In conclusione, la realizzazione della "strada di bordo valle" non può essere accettata nella maniera più assoluta, perché oltre ad urbanizzare un comprensorio di alto valore naturale, invade il basolato romano e il mausoleo della villa romana di Casale Ghella, di cui va rispettato non solo il vincolo imposto il 19.12.1985, ma l'ambiente ed il decoro circostante: se ne propone pertanto la totale cancellazione anche e soprattutto per l'incapacità di

smaltimento dei futuri flussi di traffico da parte delle vie su cui verranno a convergere proprio dalla “strada di bordo valle” e che riguardano in particolare Via Fosso del Poggio, Via Fosso del Fontaniletto e Via di Casale Ghella, oltre che lo stesso svincolo sul G.R.A. perché non essendo a quadrifoglio porterebbe ad un maggiore intasamento del traffico.

Per analoghe ragioni va eliminato il proseguimento di Via di Casale Ghella verso la rotatoria della “strada di bordo valle”, perché quand’anche si trovasse il modo di scavalcare i due ostacoli sopra detti, rimarrebbe pur sempre una terza ed insuperabile ragione che alla intenzione di far diventare pubblica via del Casale Ghella dovrebbe portare ad opporsi non solo i cittadini che risiedono all’interno del Consorzio “Volusia”, ma anche tutte le persone – come il sottoscritto – a cui sta a cuore la vivibilità del quartiere in cui abitano e che non desiderano di certo che il tratto iniziale di Via di Grottarossa venga portato al collasso più di quanto già non lo sia: con un carico di flusso veicolare a circa 25 metri dal semaforo all’incrocio con via Cassia che diventerà di gran lunga superiore a quello attuale costituito solo dai residenti del Consorzio “Volusia” di via del Casale Ghella, perché ad esso si aggiungereanno le auto dirette sia alla stazione “Grottarossa” sia al “Parco Volusia” sia alla scuola “Parco di Veio”, non é difficile ipotizzare il caos più totale su via di Grottarossa.

Per le stesse ragioni esposte a proposito della stazione “Parco di Veio”, stupisce pertanto fortemente che l’Ente Parco di Veio nelle riunioni che si sono tenute il 22 novembre 2007 ed il 3 e 7 dicembre 2007 non abbia tenuto conto affatto di tutti i suddetti motivi ostativi nell’esaminare le interferenze dirette ed indirette tra la Tratta C2 e lo stesso parco, di cui ha l’obbligo istituzionale di assicurare la tutela.

In considerazione di tutte le ragioni sopra esposte si chiede di accantonare del tutto la localizzazione della stazione “Grottarossa” all’interno del “Parco Volusia” e di attestarla invece totalmente in sotterraneo all’altezza dell’incrocio tra Via Cassia e Via di Grottarossa, prevedendo le 2 sole rampe di entrata e di uscita, che occupano di norma ciascuna una superficie di 11 metri x 4 metri, rispettivamente nel piazzale antistante Via Cassia davanti alla farmacia all’angolo con via di Grottarossa e nel piazzale opposto dell’area commerciale: per riqualificare l’intera zona (specie quella commerciale) si propone di eliminare del tutto i parcheggi di superficie di tutte e tre le aree commerciali contigue, attrezzando gli spazi corrispondenti a verde e servizi di quartiere e recuperando tutti i posti auto in numero comunque non molto maggiore (per non attirare flussi veicolari diversi da quelli di zona) tramite un parcheggio sotterraneo opportunamente studiato negli accessi.

Arch. Rodolfo Bosi
(Responsabile Circolo Territoriale VAS di Roma)