

*OGGETTO: Analisi Esigenziale della mobilità nell'area della Tiburtina con evidenza dei Progetti e delle Opere in corso e Richieste del Comitato*

PREMESSO

- che il Comitato per la Viabilità della Tiburtina (C.V.T.) non ha poteri decisionali sulle scelte effettuate dagli Organi Politici, Tecnici ed Amministrativi, che sono quindi gli unici responsabili sotto il profilo economico e dei risultati
- che il C.V.T., come espressione della Società Civile, ha il diritto di conoscere, controllare e criticare le scelte decise dagli Enti interessati e, qualora venissero evidenziate situazioni oggettivamente inadeguate, esso ha il diritto di opporsi con tutti i mezzi consentiti dalla legge
- che a tutti gli Enti responsabili dei piani sulla mobilità nell'area della Tiburtina è richiesto fin da ora di tenere costantemente aggiornato il C.V.T. sulle nuove iniziative e sugli eventuali cambiamenti in corso d'opera. Allo scopo il C.V.T. chiede di essere invitato a partecipare alle riunioni a carattere operativo o decisionale riguardanti la mobilità nell'area della Tiburtina e di ricevere copia degli atti. Per questo intende avvalersi dei principi e delle norme sul diritto d'accesso ai documenti amministrativi (art. 22 L. 241/90).
- che il C.V.T., sulla base delle indicazioni e suggerimenti ricevuti dai cittadini, ha il diritto di fare proposte specifiche in merito a nuove iniziative e sulle opere in corso e di indicare i criteri generali da seguire nella progettazione e nella realizzazione degli interventi

CONSIDERATO

- che il bacino di utenza nell'area della Tiburtina è stimato in oltre duecentomila abitanti e che comprende i Comuni di Guidonia, Tivoli, Castel Madama ed i quartieri di Settecamini e Case Rosse del Comune di Roma
- che l'esplosione demografica di questi Comuni negli ultimi vent'anni è stata caratterizzata principalmente dalla nascita di "quartieri dormitorio" con forte pendolarismo verso la Capitale
- che a questi abitanti si aggiungono le decine di migliaia di dipendenti delle Aziende della Tiburtina Valley
- che la quasi totalità dei nuovi insediamenti a carattere industriale sorti nella zona dell'ex Piano 18L sono stati destinati ad Aziende di Trasporto i cui pesanti mezzi si riversano sulla Tiburtina
- che le uniche strade percorribili per raggiungere il GRA sono la Via Tiburtina e l'Autostrada Roma-L'Aquila.
- che queste due strutture viarie, insieme alla Via Collatina, risultano oggi assolutamente insufficienti a smaltire la grande mole di traffico che si crea nei due sensi di marcia per buona parte della giornata con il collo di bottiglia all'esterno del GRA.
- che non esistono mezzi di trasporto pubblici adeguati e tali da disincentivare l'uso delle automobili
- che il traffico sulle due arterie è ormai giunto al collasso
- che la prossima apertura dei Mercati Generali (entro novembre del 2001) comporterà l'immissione sulle due arterie di tanti nuovi mezzi di trasporto che il blocco totale della viabilità sarà inevitabile
- che in questa evenienza il danno ed il disagio dei cittadini e delle Aziende saranno tali da temere seri problemi di ordine pubblico
- che la Pubblica Amministrazione ha la grave responsabilità di aver continuato a creare nuovi insediamenti residenziali, commerciali ed industriali ad Est di Roma oltre il GRA nei Comuni di Roma, Guidonia e Tivoli senza realizzare in tempi utili adeguate strutture viarie e/o idonei mezzi di trasporto pubblico
- che esasperati per l'incapacità della Pubblica Amministrazione a risolvere il problema in tempi utili e preoccupati per il suo ulteriore aggravamento i cittadini si sono costituiti nel Comitato per la Viabilità della Tiburtina. Pertanto tale Comitato si sente investito della responsabilità di trovare a tutti i costi una soluzione, non esclusa quella di impedire la creazione e/o l'apertura dei nuovi insediamenti. Tra i nuovi insediamenti, oltre ai Mercati Generali, sono previsti: il Polo Tecnologico, il Piano di Zona B41, ed i nuovi insediamenti nei Comuni di Tivoli e Guidonia.

## PRESO ATTO

di tutti i progetti allo studio ed in corso di realizzazione nell'area della Tiburtina che coinvolgono diversi Dipartimenti del Comune di Roma, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, l'ANAS ed il Ministero ai Lavori Pubblici. In particolare:

- 1) Struttura viaria di collegamento tra la SS 5 (Tiburtina) e l'Autostrada Roma-L'Aquila e struttura viaria di collegamento tra i Mercati Generali e la stessa Autostrada Roma-L'Aquila. Tali strutture inserite nel Programma degli interventi per Roma Capitale (L.15/Dic./90 n° 396) verranno realizzate in due fasi. La prima fase, in corso di realizzazione, riguarda la creazione dello svincolo sull'Autostrada e solo il collegamento a servizio dei Mercati Generali. Essa dovrebbe essere ultimata prima della fine dell'anno corrente. Questa scelta indica la priorità accordata all'apertura dei Mercati Generali rispetto alla soluzione Viabilità!  
-CAR spa  
-Uff. Roma Capitale  
-ANAS  
-PRUSST
- 2) Struttura viaria che collega la SS 5 Tiburtina e lo stesso svincolo dell'Autostrada Roma-L'Aquila di cui al punto precedente. Anche questa strada è in corso di realizzazione ma nasce, non come strada di collegamento con la SS 5 Tiburtina ma come strada interna a servizio del Polo Tecnologico. Infatti essa è interrotta da tre incroci regolati da semafori.  
-XII Dip. Com. Roma  
-ANAS  
-Soc. Polo Tecnologico  
-PRUSST
- 3) Progetto ultimato per l'apertura di Via Cerchiara (parallela alla via Tiburtina situata all'altezza dell'Ufficio Postale di Settecamini) con sovrappasso sul GRA e sbocco sulla Tiburtina. Il costo dell'opera è stato stimato in 11 miliardi di cui 5 sono già stati finanziati nel bilancio del Comune di Roma del 1999. Tale progetto è stato inserito tra le opere del PRUSST (Programma di Riqualficazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio) dell'Asse Tiburtino denominato "Fata Viam Invenient" e che comprende tutta l'area metropolitana ad est di Roma inclusi i Comuni di Guidonia, Tivoli e Castel Madama. Il Protocollo d'intesa di questo Prusst è stato firmato il 23 ottobre 2000 e porta la firma dei seguenti Enti: Ministero dei Lavori Pubblici, Regione Lazio, Provincia di Roma, ANAS, Sindaci dei Comuni di Roma, Guidonia, Tivoli e Castel Madama. Quest'opera potrebbe essere realizzata entro quest'anno, ma la sua efficacia sul traffico sarà molto limitata in quanto, mancando lo sbocco sul GRA, essa costituirà l'ennesima strada trasversale che s'immetterà sul traffico della Tiburtina. Sarà pertanto necessario studiare una sua utilizzazione specifica (vedi Richieste).  
-Min. L.L. P.P.  
-XII Dip. Com. Roma  
-PRUSST
- 4) Allargamento del tratto Tivoli-GRA dell'Autostrada A-24 Roma-L'Aquila con la creazione della terza corsia. Questa soluzione prevista nell'ambito dello stesso Prusst "Fata Viam Invenient" è certamente importante perché aumenta la capacità di una struttura viaria utilizzata soprattutto dagli abitanti dei comuni di Guidonia, Tivoli e Castel Madama e di quelli a Sud della A-24 per l'apertura del nuovo svincolo di Ponte di Nona i cui lavori sono in corso. I tempi di realizzazione della terza corsia sono tuttavia lunghi perché essa rientra nelle condizioni della gara di riaffidamento della Concessione delle autostrade A-24 e A-25 che è nella fase delle offerte di prequalifica. Solo dopo l'assegnazione della concessione potranno essere realizzati i progetti esecutivi e quindi fatta la gara d'appalto. L'affidamento prevede tra l'altro la ristrutturazione della stazione di Lunghezza e, cosa molto grave, il pagamento di un pedaggio anche per i primi 2,5 km dopo il GRA per immettersi sulle due bretelle che confluiscono sulla Tiburtina.  
-ANAS  
-PRUSST  
-XII Dip. Com. Roma  
-Com. Guidonia  
-Com. Tivoli  
-Com. Castel Madama
- 5) Progetto approvato ed esecuzione dei lavori in corso per la creazione di un nuovo svincolo sulla A-24 all'altezza di Ponte di Nona (Lunghezza). Tale svincolo, oltre a servire i nuovi importanti insediamenti previsti in località Ponte di Nona ed il grande Centro Commerciale di 120.000 mq della Centralità di Lunghezza, verrà utilizzato dalle decine di migliaia di abitanti della zona di Lunghezza, Castel Verde, Borghesiana ecc.  
-XII Dip. Com. Roma  
-PRUSST
- 6) E' in corso di realizzazione a carico della Provincia la Nomentana Bis che collega l'incrocio della Nomentana e la Palombarese con lo svincolo della Centrale del Latte sul GRA. Questa struttura ha definitivamente chiuso ogni possibilità di sbocco su questo stesso svincolo della SS 48 proveniente da Guidonia e che invece sboccherà sulla stessa Tiburtina.  
-Prov. Di Roma
- 7) Nell'ultima stesura del Piano Regolatore di Roma, non ancora approvata, è stata prevista la Tiburtina Bis che, passando sull'acquedotto dell'Acqua Marcia, dovrebbe collegare la Tiburtina all'altezza di Setteville fino a Via di Tor Cervara con sovrappasso sul GRA. Non avendo, come la Tiburtina, strade secondarie che accrescono e bloccano il traffico, essa avrebbe il pregio di essere una strada di scorrimento. Invece non potrà esserlo perché, ancora una volta, non essendo stato previsto lo sbocco sul GRA sarebbe inefficace come via di Cerchiara. Esiste tuttavia un'ipotesi di progetto molto interessante sulla stessa Tiburtina Bis che è stato studiato dai tecnici del VII Dipartimento.  
-VII Dip. Com. Roma  
-VI Dip. Com. Roma  
-Regione Lazio  
-PRUSST

Esso prevede una serie di svincoli sul GRA e altre strutture viarie di collegamento interno ed esterno fino allo svincolo della Centrale del Latte.

- 8) L'allargamento della Tiburtina all'esterno del GRA è un'altra soluzione possibile. che può essere perseguita solo se il Comune di Roma ha la volontà politica di acquisirne il tratto dal GRA a Setteville (via Marco Simone) che attualmente fa parte della SS 5 Tiburtina di competenza dell'ANAS. Come strada Statale l'ANAS non può fare interventi di nessun tipo compresi i semafori. Essendo invece questo tratto all'interno di insediamenti industriali, commerciali e residenziali può essere declassata su richiesta del Comune (art. 4 del C.S.). -ANAS  
-XII Dip. Com. Roma
- 9) La futura realizzazione della metropolitana di superficie, la FM2, prevista per collegare le stazioni di Lunghezza e Tiburtina sarà certamente utile per gli abitanti di Lunghezza, per il grosso complesso residenziale che sorgerà a Ponte di Nona e per la più grande struttura commerciale del Lazio che sorgerà a Lunghezza per una superficie di vendita di circa 120.000 mq. Per gli utenti della Tiburtina essa risulterà molto decentrata richiedendo l'uso di mezzi di collegamento scomodi per i cittadini ed onerosi per l'erario. In ogni caso il suo utilizzo sarà condizionato dalla presenza del campo nomadi presso la stazione di Salone che ne impedisce l'utilizzo. -XII Dip. Com. Roma  
-FF SS
- 10) Per il prolungamento della metropolitana B da Rebibbia al GRA è stato realizzato lo Studio di Fattibilità che, tra le conclusioni, indica la mancanza dei presupposti per un suo prolungamento fino ai Mercati Generali. Tali conclusioni si basano tra l'altro su un bacino d'utenza teorico che non tiene conto dei circa 200.000 abitanti dei Comuni di Guidonia, Tivoli e Castel Madama che invece ne fanno parte integrante anche in base alla legge sulle Aree Metropolitane. Alla vigilia delle proprie dimissioni la Giunta Comunale ha votato la Delibera n° 185 del 27/1/2001 con la quale è stata assunta la decisione di procedere all'indizione di una gara per la progettazione del prolungamento della metropolitana B da Rebibbia al GRA e, nello stesso ambito di effettuare uno studio di fattibilità per una metropolitana di superficie fino ai Mercati Generali. -VII Dip. Com. Roma  
-Com. Guidonia  
-Com. Tivoli
- 11) Che la V<sup>^</sup> Circoscrizione del Comune di Roma ha realizzato una Ipotesi di fattibilità di una Tramvia che, percorrendo la via Tiburtina su due corsie preferenziali, collegherebbe la stazione della Metro di Rebibbia con i Mercati Generali. Tale ipotesi è già stata recepita dal nuovo Piano Regolatore e potrebbe rappresentare un valido mezzo di trasporto pubblico, almeno nel medio termine. -V<sup>^</sup> Circ. Com. Roma  
-VI Dip. Com. Roma  
-VII Dip. Com. Roma
- 12) Che molti dei nuovi insediamenti industriali o commerciali realizzati nell'area dell'ex Piano 18L non riservano alcuna area interna a parcheggio per i propri dipendenti costringendo questi a parcheggiare le loro autovetture lungo le strade con notevole danno alla viabilità.

#### SI CHIEDE per il breve termine

- a) che, in considerazione della gravità del problema del traffico, anche alla luce della prossima apertura dei Mercati Generali, e con lo scopo di conoscere e monitorare lo stato di avanzamento delle opere e dei progetti, il Comitato intende costituire una Commissione per la Viabilità della Tiburtina composta dai Funzionari Tecnici degli Enti Interessati e presieduta dallo stesso Comitato. La Sede di tale Commissione viene indicata negli Uffici della V<sup>^</sup> Circoscrizione. Sulla base delle risultanze che emergeranno dalle riunioni il Comitato provvederà a coinvolgere gli opportuni Organi Politici. -CAR spa
- b) che l'apertura dei Mercati Generali avvenga non prima che siano state completate le infrastrutture viarie di Via Cerchiara e della Bretella a servizio del futuro Polo Tecnologico, tra l'altro previste per la fine dell'anno corrente. -Uff. Roma Capitale  
-XII Dip. Com. Roma
- c) che l'apertura dello svincolo di Ponte di Nona sulla A-24 non avvenga prima che sia stata realizzata la terza corsia. -XII Dip. Com. Roma  
- Soc. Polo Tecnologico
- d) che sulla Bretella a servizio del Polo non vengano creati incroci con semaforo con particolare riferimento all'incrocio con Via delle Case Rosse dove deve essere realizzato il sovrappasso previsto dal progetto originario il cui costo di 1,134 miliardi rientra nel finanziamento del Programma di Riqualficazione urbana di Case Rosse (ex Art. 2 – L. 179/92). Tali richieste sono motivate da ragioni di sicurezza stradale, inquinamento ambientale nonché di viabilità. -XII Dip. Com. Roma
- e) che, essendo le due suddette strutture viarie assolutamente insufficienti a compensare l'incremento di traffico conseguente all'apertura dei Mercati Generali, il loro utilizzo venga specializzato attraverso un opportuno studio sulla viabilità locale. In particolare si propone: 1) che Via di Cerchiara, nella direzione di Roma, venga utilizzata solo dai mezzi di trasporto pubblici ATAC e COTRAL, e che le corse di questi ultimi vengano -VII Dip. Com. Roma  
-Soc. COTRAL  
-Soc. ATAC

incrementate nelle ore di punta; 2) che la via Tiburtina, dall'incrocio di Settecamini al GRA, sia vietata ai mezzi di trasporto pesanti; 3) che i mezzi di trasporto pesanti siano dirottati sulla Bretella a servizio del Polo e quindi sulla A-24.

- f) che sia escluso ogni tipo di pagamento del pedaggio per il transito sulla A-24 nei 2,5 km dopo il GRA per l'accesso alle due bretelle. Allo scopo il Comune di Roma può riconoscere all'Ente concessionario un contributo sulla manutenzione così come viene fatto per il tratto dell'A-24 all'interno del GRA. Sarebbe oltretutto un controsenso creare un casello, quindi un ulteriore freno alla viabilità, per poche lire. -ANAS  
-XII Dip. Com. Roma
- g) che venga realizzata la bretella di collegamento tra la SS 5 Tiburtina e l'Autostrada Roma-L'Aquila prevista nella seconda fase del progetto dei Mercati Generali. -CAR spa  
-Uff. Roma Capitale
- h) che vengano aumentate le corse e/o le carrozze nelle ore di punta dei treni provenienti da Lunghezza che si fermano alla stazione di Salone. Nello stesso tempo è indispensabile liberare il campo nomadi di via di Salone creandovi un parcheggio a servizio degli utenti. -FF SS  
-XII Dip. Com. Roma
- i) Che gli Uffici competenti rendano obbligatoria per i nuovi insediamenti la creazione di aree interne destinate a parcheggio ad uso dei dipendenti e dei visitatori. Che inoltre sia creata un'adeguata segnaletica di divieto di sosta e che questa sia fatta rispettare. -V^ Circ. Com. Roma  
-VI Dip. Com. Roma  
-XII Dip. Com. Roma

#### SI CHIEDE per il medio termine

- j) La realizzazione della "Tiburtina Bis", così come è stata progettata dai tecnici del VII Dipartimento cioè con gli svincoli sul GRA, strade di raccordo con lo svincolo della Centrale del Latte e altri collegamenti locali. Essa dovrà essere ultimata prima che entrino in funzione il Polo Tecnologico ed il Piano di zona B41 ed altri insediamenti importanti nei Comuni di Guidonia e Tivoli (da evidenziare). Per accelerare i tempi di realizzazione dovranno essere utilizzati tutti gli strumenti di legge disponibili: 1) Evitare lo Studio di fattibilità in quanto il VII Dipartimento ha già approfondito tutte le tematiche di fattibilità compreso il consenso dell'ACEA che con l'occasione ristrutturerebbe l'acquedotto; 2) Passare quindi direttamente alla fase di progettazione ed alla variante del PRG/62, con un Accordo di Programma tra gli Enti Interessati; 3) Individuare l'Ente che si faccia carico del Finanziamento; 4) Utilizzare gli strumenti che offre la recente legge sulla delegificazione e snellimento delle procedure. -VII Dip. Com. Roma  
-ACEA  
-PRUSST  
-Com. Guidonia  
-Com. Tivoli
- k) Che la realizzazione della Tramvia da Rebibbia ai Mercati Generali avvenga in tempi brevi tenendo conto che il capo linea, con relativo nodo di scambio, non può essere realizzato prima dei Mercati Generali a ridosso del quartiere di Case Rosse già notevolmente compromesso sotto il profilo dell'impatto ambientale, bensì subito dopo nel Comune di Guidonia. -V^ Circ. Com. Roma  
-VI Dip. Com. Roma  
-VI Dip. Com. Roma
- l) Il finanziamento e quindi l'inizio dei lavori di ristrutturazione della Tiburtina già approvati nel tratto da Ponte Mammolo al GRA compatibilmente con la realizzazione della Tramvia. -XII Dip. Com. Roma
- m) Che, ritenendo comunque insufficienti le strutture viarie previste nell'area e ritenendo ormai esaurita la capacità del GRA di assorbire ulteriori carichi di traffico, è fondamentale che venga data priorità assoluta alla cura del ferro. Pertanto è necessario realizzare al più presto il prolungamento della Metropolitana B da Rebibbia fino ai Mercati Generali. Allo scopo la Società assegnataria della progettazione come da D.G. n° 185 del 27/01/01 dovrà fare un Quadro Esigenziale che tenga conto della mobilità di tutta l'area metropolitana all'esterno del GRA, compresi i Comuni di Guidonia, Tivoli e Castel Madama. Il C.V.T. indica i seguenti criteri generali da seguire nello Studio: 1) Realizzare il prolungamento della stessa linea della Metropolitana, anche se leggera e di superficie utilizzando corse prolungate dal GRA fino ed oltre i Mercati Generali con lo scopo di superare il collo di bottiglia del tratto "Via Marco Simone <> GRA" che è all'origine del collasso. 2) Il prolungamento dello stesso mezzo di trasporto è necessario per incentivarne l'uso; 3) Creare piccoli nodi di scambio con parcheggi ad ogni stazione ed un grande nodo di scambio al capolinea che deve collocarsi subito dopo l'area dei Mercati Generali nel Comune di Guidonia e non nella zona di Case Rosse, già notevolmente danneggiata sotto il profilo dell'impatto ambientale. -VII Dip. Com. Roma  
-Com. Guidonia  
-Com. Tivoli
- n) Che l'assegnazione della nuova Concessione dell'A-24, oltre all'allargamento del tratto Tivoli-GRA, preveda l'esclusione del pagamento di qualsiasi pedaggio a carico degli utenti dal GRA fino a Tivoli. -ANAS  
-XII Dip. Com. Roma
- o) Che venga declassato il tratto di Tiburtina compreso tra il GRA e Via Marco Simone (Setteville) con passaggio delle competenze dall'ANAS al Comune di Roma e quindi allargare il tratto della Tiburtina compreso tra l'incrocio di Settecamini ed il GRA. -ANAS  
-XII Dip. Com. Roma

*(Il Direttivo)*