

IL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA B OLTRE REBIBBIA **(Rebibbia – GRA – Settecamini – Setteville)**

(Dal sito del Comune di Roma: Dipartimento VII – Politiche della Mobilità)

1. Premessa

Nel quadro del - Programma Interventi Roma Capitale -, è stato approvata il giorno 25 gennaio 2001 la Deliberazione avente per oggetto :

"Prolungamento linea B oltre Rebibbia e Linea B1 oltre Conca d'Oro: studi di fattibilità". Metropolitana di Roma - Linea B. Indizione di gara di asta pubblica, ai sensi delle Direttive CEE n° 92/50, n° 97/52 e del D. Lgs.vo n° 157/95, e successive modifiche ed integrazioni, per l'affidamento dei servizi integrati d'ingegneria - e connesse attività tecniche e di supporto - necessari per la redazione del progetto preliminare e definitivo del "Prolungamento della Linea B della Metropolitana: Tratta Rebibbia-GRA", e per l'individuazione - e successiva progettazione preliminare - di un sistema di trasporto pubblico, sulla tratta GRA-Settecamini-Setteville".

2. Lo sviluppo della rete metropolitana - Cenni storici.

La prima realizzazione della Metropolitana di Roma è stata il Tronco Termini - Laurentina della Linea 'B' - con 11 stazioni per 11 km di sviluppo – i cui lavori sono iniziati nel '38, ed è stata inaugurata nel 1955. Sviluppandosi lungo la direttrice Nord-Est / Sud-Ovest, la Linea 'B' ha favorito lo sviluppo urbanistico dell'area della città a quel tempo più decentrata, rappresentata dalla zona S. Paolo -EUR.

Il successivo intervento, lungo la direttrice Sud-Est / Nord-Ovest, è stato la Linea 'A' - Tratta Anagnina - Ottaviano, con 22 stazioni ed uno sviluppo di circa 14.5 km, attivata nel 1980.

Per quanto riguarda, il prolungamento della Linea 'B' oltre la stazione Termini, va rammentato che il PRG di Roma del '62 prevedeva, per il completamento della Rete ad "X", la realizzazione del Tronco Termini-Bologna-Montesacro-Valmelaina.

Tuttavia lo sviluppo urbanistico allora in atto, e la volontà di dare impulso alle attività industriali localizzate lungo la via Tiburtina, indussero l'Amministrazione a dare priorità alla realizzazione del Tronco Termini-Bologna-Rebibbia, costituito da 8 km di linea con 10 stazioni, entrato in esercizio nel 1990. La costruzione di questo tronco ha portato alla necessità di ristrutturare il preesistente Tronco Termini-Laurentina.

Il quarto intervento è costituito dal Prolungamento della Linea 'A' dalla Stazione Ottaviano a Via Mattia Battistini, con un percorso di 4.5 km e 5 nuove stazioni, aperta al pubblico in parte nel Maggio 1999 e interamente nel Gennaio 2000.

L'attuale Tronco Termini-Bologna-Rebibbia termina alla Stazione Rebibbia ove, lungo la Via Tiburtina, è stato predisposto il manufatto per il prolungamento della Linea.

Va inoltre considerato che è di prossima indizione la gara d'appalto per la costruzione della Linea 'B1', diramazione della Linea 'B' da Piazza Bologna a Conca d'Oro, con un percorso di 4.0 km e 4 nuove stazioni

3. Lo Studio di Fattibilità del prolungamento della Linea B oltre Rebibbia.

Il progetto del Prolungamento della Linea 'B' oltre Rebibbia, è stato approvato dal Consiglio Comunale il 31.07.1990 con Deliberazione n° 634/90, ed inserito nel "Piano del Sistema Integrato su Ferro", la cosiddetta - Agenda di trasporti - approvato con Deliberazione C.C. n° 349/95 del 1.12.1995.

Il Dipartimento VII, con Deliberazione G.C. n° 1869 del 2.06.1998, ha affidato alla S.T.A. S.p.A. lo "Studio di fattibilità" del prolungamento della Linea "B" della Metropolitana oltre Rebibbia. Tale Studio nella sua prima fase ha analizzato, con tre alternative di tracciato, in termini trasportistici, l'ipotesi del prolungamento della Linea 'B' dall'attuale attestamento di Rebibbia fino ai confini del territorio comunale in prossimità di Setteville.

Tale Studio ha esaminato, tra l'altro, i seguenti aspetti:

- Inquadramento archeologico, che ha consentito di elaborare una specifica carta dei siti archeologici presenti lungo il tracciato;
- Inquadramento geologico, che ha permesso di produrre una carta geologica e litotecnica dell'ambito interessato dall'intervento;
- Analisi demografica, sulla popolazione residente e sugli addetti allo stato attuale, nell'orizzonte temporale di breve periodo;
- Analisi trasportistica, tesa alla definizione dei livelli di domanda interessata dall'intervento, nelle diverse ipotesi di prolungamento e di evoluzione della domanda di trasporto (tendenziale ed ottimistica) ai diversi orizzonti temporali considerati (2005 e 2025);
- Inquadramento urbanistico dell'ambito urbano interessato dalla nuova infrastruttura, in particolare sono stati valutati gli aspetti relativi al sistema ambientale e dei vincoli, il sistema insediativo produttivo e residenziale, gli interventi di pianificazione allo studio e in corso di realizzazione.
- Redditività tecnico-economica, nell'ipotesi di intervento parziale (Scenario 1: Rebibbia-G.R.A.) e completo (Scenario 2: Rebibbia-Setteville).

In particolare l'analisi trasportistica ha evidenziato che i "Valori di carico dell'utenza" prevedibili sono significativi fino all'altezza del Grande Raccordo Anulare, mentre nella tratta che va dal G.R.A. a Setteville, tali "valori" diminuiscono progressivamente.

Ciò comporta che i carichi della linea, nella situazione attuale ed in quelle di sviluppo tendenziale della domanda di trasporto, non sembrano sufficienti, sulla base di un'analisi costi-benefici, a giustificare oltre il GRA - Grande Raccordo Anulare - un sistema di trasporto del tipo metropolitana tradizionale.

Nel Tratto fino al G.R.A., sulle tre ipotesi di tracciato esaminate, l'Ufficio, sulla base degli elementi al momento in possesso e con la previsione di procedere ad una ulteriore verifica nella successiva fase di progetto preliminare, ha espresso preferenza per la soluzione che attraversa il quartiere di S.Basilio lungo l'asse di Via Recanati.

Tale soluzione, infatti, oltre a privilegiare i "pesi" insediativi più rilevanti, servendo direttamente il nuovo quartiere di San Basilio, consente di localizzare un significativo nodo di scambio, direttamente connesso con il Grande Raccordo Anulare, in prossimità dello svincolo (Uscita n. 12) della Centrale del Latte - Casal Monastero

Secondo tale tracciato, la Linea attraversa il centro del quartiere San Basilio, e si attesta in prossimità del G.R.A. in posizione baricentrica rispetto ai nuovi insediamenti di Torraccia e Casal Monastero.

Secondo tale soluzione, la tratta Rebibbia-G.R.A. ha una lunghezza complessiva - misurata a partire dall'asta di manovra (a suo tempo già realizzata a 4 binari in considerazione del prolungamento sotto Via Tiburtina) - pari a circa 2250 m, e prevede l'esecuzione delle seguenti 3 stazioni:

- Stazione Tor Cervara - localizzata in Via Brandizzi, con un parcheggio di corrispondenza di 500 posti auto in prossimità di Via Tiburtina;
- Stazione San Basilio - a servizio al quartiere omonimo, in corrispondenza di Piazza Recanati;
- Stazione G.R.A. - di interscambio con i mezzi privati provenienti dal G.R.A. e dalle radiali esterne, dotata di un parcheggio di scambio da 1500/2000 posti auto, parte a raso e parte con multipiano.

Tutta la linea è superficiale e pertanto la realizzazione sia delle gallerie di linea che delle stazioni è prevista con metodi di scavo a cielo aperto.

I numerosi vincoli fisici e geometrici presenti hanno condotto, per gran parte del tracciato, ad una soluzione a binari sovrapposti, mentre la residua parte in galleria è costituita da manufatti di tipo scatolare in c.a. a binari affiancati.

Le Stazioni di Tor Cervara e San Basilio sono previste a banchine sovrapposte e sfalsate fra loro, mentre la Stazione G.R.A. è prevista a banchine laterali. La lunghezza delle banchine, come per il resto della Linea 'B', è di 150 m, mentre la larghezza è di 4 m.

Al terminale, in prossimità del G.R.A., è previsto un manufatto speciale con funzioni di tronchino di manovra e ricovero dei treni.

Superato il G.R.A., il tracciato esaminato ridiscende verso la Via Tiburtina, la attraversa in corrispondenza di Settecamini e, con un percorso parallelo alla stessa, prosegue sino a Setteville.

4. La Progettazione Preliminare e Definitiva del Prolungamento della linea B oltre Rebibbia.

L'Amministrazione, con Deliberazione G.C. n° 187 del 27.01.2001, ha deciso di procedere all'indizione di una gara di asta pubblica - ai sensi delle Direttive CEE n° 92/50, n° 97/52 e del D. Lgs.vo n° 157/95 e successive modifiche ed integrazioni - per l'affidamento dei servizi integrati d'ingegneria, e connesse attività tecniche e di supporto, necessari per la redazione del progetto preliminare e definitivo del "Prolungamento della Linea 'B' della Metropolitana: Tratta Rebibbia-G.R.A.", e per l'individuazione - e successiva progettazione preliminare - di un sistema di trasporto pubblico sulla tratta G.R.A.-Settecamini-Setteville.

Tratta Rebibbia - G.R.A.

Nel corso della progettazione preliminare della Tratta 'Rebibbia-G.R.A.' saranno analizzate, sia le ipotesi di tracciato già individuate, al fine di mettere l'Amministrazione in condizione di poter operare una scelta definitiva sia della soluzione ritenuta migliore, principalmente sotto il profilo urbanistico e tecnico-economico, sia le modalità costruttive dell'infrastruttura.

Inoltre dovrà essere accuratamente studiato il Nodo di scambio sul G.R.A., che potrà estendersi anche all'esterno del G.R.A. medesimo con una eventuale 4a fermata (Casal Monastero); tale studio sarà esteso a tutte le opere connesse ed accessorie all'intervento.

Tratta G.R.A.-Settecamini-Setteville

Per quanto concerne la tratta G.R.A.-Settecamini-Setteville, lunga circa 5,5 km, l'Amministrazione ritiene, che sia necessario svolgere ulteriori approfondimenti, in quanto - atteso il ridotto carico previsto sulla stessa - potrebbe risultare più congruo su tale tracciato prevedere un sistema di trasporto pubblico alternativo alla metro, da estendere fino al confine comunale tra Roma e Comune di Guidonia.

E' stato pertanto ritenuto opportuno, per tale tratta, procedere al momento all'approfondimento dello Studio di fattibilità, all'individuazione del sistema di trasporto pubblico più idoneo e alla sola progettazione preliminare.

Ciò non esclude che, se le condizioni socio-economiche dell'area compresa tra il G.R.A. e Setteville manifesteranno - nel periodo 2005-2025 - trend di crescita più rilevanti, il giudizio possa in futuro essere positivo anche sul prolungamento della metropolitana fino al confine.