



Sito Web: www.sitotiburtina.altervista.org
E-Mail: comviatib@tiscalinet.it

OGGETTO: Richiesta di realizzazione Urgente del prolungamento della Metropolitana B di superficie da Rebibbia ai Mercati Generali sul tracciato dell'Acquedotto dell'Acqua Marcia in parte finanziata per 60 milioni di Euro come tramvia

I Comitati per la Viabilità della Tiburtina ed i **10.168** Cittadini firmatari di una petizione ad hoc

PREMESSO

- che già dagli anni 80 il problema della mobilità sulla Tiburtina era così grave che gli Amministratori ritennero opportuno progettare il prolungamento della Metropolitana B fino a Settecamini, come previsto dal Piano Industriale 18L. **Opera ritenuta fondamentale dagli Industriali dal lontano 1988: “il Messaggero” 06/12/88.**
- che con **deliberazione del Consiglio Comunale n. 634 del 31 luglio 1990** è stato approvato il progetto di massima relativo al tracciato della Linea B da Rebibbia a Settecamini. Per contenere i costi ed accelerare i tempi di realizzazione, tale progetto prevedeva una metropolitana di superficie sul percorso dell'acquedotto dell'Acqua Marcia
- che con **deliberazione del Consiglio Comunale n. 349 dell'1 dicembre 1995**, è stato approvato il “Programma preliminare di sviluppo della rete su ferro e in sede propria e dei nodi di scambio” che confermava tale prolungamento verso est della metropolitana Linea “B” da Rebibbia a Settecamini/Setteville, per una lunghezza di oltre 8 Km e 5 stazioni intermedie (Tor Cervara/San Basilio, Tiburtina G.R.A., Zoe Fontana, Settecamini e Setteville);
- che con Decreto del Ministro per i problemi delle Aree Urbane dell'1 marzo 1992 è stato approvato il Programma degli Interventi per Roma Capitale, con la relativa ripartizione per settori delle risorse disponibili; con DD.MM. del 5 novembre 1996 e del 16 dicembre 1997 veniva stanziata la somma complessiva di L. 10.000.000.000 da destinare in buona parte alla progettazione del prolungamento della Metro B da Rebibbia a Settecamini
- che, con **deliberazione della Giunta Comunale n. 1869 del 2 giugno 1998**, è stato affidato, alla S.T.A. S.p.A. l'incarico di redigere uno “Studio di fattibilità del prolungamento della Linea B della Metropolitana oltre Rebibbia”
- che la S.T.A. S.p.A., con nota n. 2447 del 20 maggio 1999 (agli atti del Dipartimento VII con prot. n. 25052 del 21 maggio 1999), ha consegnato all'Amministrazione il suddetto Studio di fattibilità, nel quale *veniva completamente accantonato il precedente “Progetto dell'Acquedotto”* e individuato un nuovo percorso lontano dall'Asse Tiburtino che si attestava a Casal Monastero. L'ipotesi del prolungamento “Casal Monastero – Setteville”, riportata nel disegno, veniva considerata dalla S.T.A. non valida sotto il profilo tecnico-economico per bacino di utenza non adeguato.
- che tale studio di fattibilità, nelle sue analisi, non ha tenuto conto del reale flusso di traffico sulla Tiburtina, né delle decine di migliaia di pendolari della Tiburtina Valley, né delle centinaia di migliaia di abitanti dei Comuni ad Est della Provincia di Roma, né dello sviluppo industriale e residenziale dell'area già previsto al momento della stesura dello stesso (15.000 nuovi lavoratori, C.A.A.R., POLO TECNOLOGICO, PRUSST TIBURTINO, PATTI TERRITORIALI, abitazioni in costruzione per 40.000 abitanti nel solo Comune di Roma).
- *Pertanto esistono fondati motivi per ritenere le conclusioni dello Studio di Fattibilità non attendibili sotto il profilo territoriale, urbanistico, trasportistico, strategico e dell'assetto complessivo sulla mobilità dell'Asse Tiburtino. Tuttavia esso può essere considerato un Progetto “fine a se stesso” a servizio cioè dei quartieri di S.Basilio, Torracchia e Casal Monastero, limitatamente ai quali esso esprime tutta la sua validità, anche in considerazione di quanto prescritto dalla Deliberazione n.92 del 29/05/97 del Comune di Roma (DELIBERA DELLE CERTEZZE) che prevede la presenza di un trasporto pubblico su ferro per la realizzazione di nuovi Piani di Zona.*

- che con **deliberazione della Giunta Comunale N° 185 del 27 gennaio 2001** veniva autorizzato un finanziamento per la redazione del progetto preliminare e definitivo del "Prolungamento della Linea B della Metropolitana: tratta Rebibbia-G.R.A. (Torraccia o Casal Monastero)", e per l'individuazione - e successiva progettazione preliminare - di un sistema di trasporto pubblico, sulla tratta G.R.A.-Settecamini- Setteville. Spesa complessiva Euro 3.356.025,55 di cui a base d'asta Euro 2.632.029,10. Il bando di gara ha la data del 23/12/2002 e l'assegnazione entro giugno 2003.
- che il prolungamento della Metro B alla Torraccia, previsto per l'anno 2020, comporta la realizzazione di una metropolitana pesante sotterranea ad alti costi per la quale non sono previsti ad oggi finanziamenti.

CONSIDERATO

- che ormai TUTTI sono d'accordo nel ritenere che il trasporto pubblico "su ferro" rappresenti l'unica via da seguire per risolvere i problemi del traffico e dell'inquinamento atmosferico da esso derivante. Altra condizione indispensabile è che i mezzi di trasporto siano appetibili e quindi senza soluzione di continuità.
- che **la Giunta Comunale** con iniziative autonome e ricorrendo ad uno studio di Fattibilità ad hoc, ha nella sostanza modificato radicalmente il Progetto e gli Obiettivi del prolungamento della Metro B che **il Consiglio Comunale**, nella sua Sovranità, aveva approvato in modo inequivocabile nel Luglio 1990 e confermato nel Dicembre del 1995
- che l'attuale Tronco Termini-Bologna-Rebibbia termina alla Stazione di Rebibbia ove, lungo la Via Tiburtina, è già stato predisposto un manufatto per il prolungamento della Linea
- che l'individuazione di un sistema di trasporto pubblico diverso, sul tratto "G.R.A. – Casal Monastero - Settecamini- Setteville" previsto nella **delibera della Giunta Comunale N° 185 del 27 gennaio 2001** renderebbe poco **appetibile** l'utilizzo della Metro B che invece deve rappresentare un vero Asse trasportistico metropolitano su ferro che va dall'EUR alla più importante Zona Industriale di Roma **senza soluzione di continuità**
- che, in pratica, l'ipotesi di tracciato per il prolungamento della Metro B da Casal Monastero a Setteville, considerata nello studio ma di fatto esclusa nel breve-medio termine, è sovrapponibile, per lunghezza, per obiettivi e per funzionalità, al Progetto sull'Acquedotto approvato nel Luglio 1990. A differenza di quest'ultimo però essa presenta numerosi punti di debolezza che la rendono irrealizzabile (All. disegno). Inoltre questo canale trasportistico non essendo stato inserito nel Nuovo Piano Regolatore non troverà mai attuazione.
- che nel Gennaio 2003 il Governo, la Regione Lazio e la Provincia di Roma stanziavano 60 milioni di euro (rispettivamente: 30 - 15 - 15) per la realizzazione, in tre anni, di una Metropolitana di superficie sull'Acquedotto dell'Acqua Marcia da Rebibbia ai Nuovi Mercati Generali dove è stato previsto un grande nodo di scambio per l'attestamento delle 500 corse giornaliere dei mezzi Cotral provenienti dai Comuni ad Est di Roma
- che il Comune di Roma ha inserito nel Nuovo Piano Regolatore un canale trasportistico sull'Acquedotto dell'Acqua Marcia
- che il ritardo accumulato per la realizzazione del prolungamento della Metro B da Rebibbia ai Mercati Generali rende oggi **"urgentissimo"** questo intervento soprattutto alla luce dei nuovi insediamenti a carattere residenziale, commerciale e terziario-industriale già realizzati, in corso di realizzazione ed approvati: Piani di zona, Nuovi Mercati Generali, Polo Tecnologico, PRUSST Tiburtino, Patti Territoriali, ecc. sia all'interno che all'esterno del Comune di Roma.
- che il tratto della FM2 dalla stazione Tiburtina alla stazione di Lunghezza non può in nessun modo sostituire il prolungamento della Metro B in quanto, essendo troppo distante dalla Tiburtina Valley, la rende inappetibile. Inoltre la FM2, quando verrà completata, sarà appena sufficiente a servire quell'area dove, oltre a Ponte di Nona, sta sorgendo il mega centro commerciale di Lunghezza che si estende per una superficie di 120.000 mq e l'attiguo immenso Parco giochi simile a Disneyland.
- che il raddoppio della Tiburtina, che non sarà pronta prima del 2010, deve essere finalizzato esclusivamente al traffico su gomma e non può prevedere una corsia preferenziale per i mezzi di trasporto pubblico che ne vanificherebbe il raddoppio stesso soprattutto nel tratto compreso tra il GRA e l'incrocio di Settecamini con via di Salone che è lo storico collo di bottiglia.
- che la soluzione del "ferro" si rende obbligatoria oltre che per la sua utilità soprattutto per abbattere **l'inquinamento ambientale** dovuto al traffico continuo e rallentato, alle onde elettromagnetiche dei Radar, delle numerose antenne di telefonia e dei Tralicci di alta tensione che attraversano i centri abitati, e alle emissioni in atmosfera dell'industria Chimica Engelhard. L'elevato rischio ambientale a cui sono sottoposti i Cittadini del territorio è confermato dai dati epidemiologici sull'aumentata mortalità per tumori nei quartieri di Case Rosse e Settecamini. Per questo la ASL RMB ha responsabilmente evidenziato in più documenti la necessità di intervenire. Per preservare la salute dei cittadini dall'inquinamento ambientale il Comune di Roma potrebbe essere costretto in futuro a bloccare la circolazione dei mezzi pesanti e delle auto non catalitiche anche all'esterno del G.R.A..

- che l'area della Tiburtina può rappresentare per Roma la più importante fonte di sviluppo del lavoro di tipo industriale leggero e terziario, ma rischia di essere abbandonata anche dalle Aziende esistenti se continuerà ad essere penalizzata dal traffico. Un trasporto di superficie su ferro che colleghi Rebibbia con i Nuovi Mercati Generali è realizzabile in 2-3 anni. Ciò permetterebbe di evitare il collasso totale del traffico e delle Aziende nella fase di cantierizzazione dei lavori per il raddoppio della Tiburtina
- che il rapporto costi/benefici di quest'opera è molto favorevole soprattutto se paragonato a quello della classica metropolitana sotterranea.

▪
Tutto ciò premesso e considerato

CHIEDONO

- 1) il Prolungamento della Metropolitana B di superficie da Rebibbia fino ai Nuovi Mercati Generali, realizzabile in 2-3 anni sull'acquedotto dell'Acqua Marcia, come da progetto di massima approvato con delibera n. 634 del 31 luglio 1990 dal Consiglio Comunale. Stornare su questo progetto i 60 milioni di euro già previsti e finanziati per la Tramvia di superficie che è invece poco funzionale per capacità trasportistica e per soluzione di continuità.
- 2) La realizzazione di un grande nodo di scambio ai Nuovi Mercati Generali dove attestare le 500 corse giornaliere della Cotral e le auto dei pendolari provenienti dalla provincia ad est di Roma.
- 3) L'eliminazione del Casello per il pedaggio di 0,60 euro sullo svincolo della A-24 che oltre ad essere una TASSA ingiustificata per percorrere meno di due chilometri dal GRA nel Comune di Roma, è anche una ulteriore fonte di inquinamento per le code che certamente provocherà.