

Progetto preliminare di un sistema di trasporto multimodale integrato per
l'accessibilità all'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino
**Raccordo bis - Collegamento autostradale dalla Nuova Pontina (Tor dè Cenci)
all'A1 Milano Napoli (Fiano - San Cesareo)**

Tracciato

Il progetto dell'ANAS (Direzione Centrale Progettazione) prevede 34 chilometri e mezzo di autostrada con tre corsie per senso di marcia più le corsie di emergenza (in tutto 8 corsie per 40 metri di larghezza), che taglierebbe la zona sud di Roma: da Fiano - San Cesareo a Tor dè Cenci.

In pratica una sorta di Gra bis ma con pedaggio.

Il tracciato correrebbe parallelo per un tratto all'anello del raccordo anulare per collegare velocemente l'autostrada Milano - Napoli con il terminal internazionale di Fiumicino, bypassando il Gra e collegando gli assi autostradale provenienti da sud.

Le ipotesi al vaglio sono state tre, tuttavia è stata scelta quella che passa più vicino esternamente al Gra.

Sono previsti **sei snodi** cioè degli svincoli, all'altezza di Tor dè Cenci, di Laurentina, di Anagnina-Tuscolana (tra Campo Romano e Tor di Mezzavia), dell'A1 Roma Napoli, della Casilina e dell'A1 Fiano - San Cesareo.

Sono **nove i chilometri di gallerie**: l'autostrada si interrobberbe nei tratti di Castel di Leva per 200 metri, dell'Appia Antica per altri 200 metri, di Fioranello per 5.640 metri e di Anagnina-Romanina per 2.660 metri. In **trincea invece verrebbero percorsi circa 8,5 chilometri**.

Dodici i comuni interessati: Ciampino, Marino, Frascati, Zagarolo, Grottaferrata, Montecompatri, Monte Porzio Catone, Colonna, Zagarolo, San Cesareo e Galliciano nel Lazio.

Cinque i municipi di Roma attraversati dalla super strada: VIII, X, XII, XIII, XV.

12 aree protette interessate: Litorale romano, Castel Porziano, Decima Malafede, Acqua Acetosa, Agroromano, Parchi Castelli Romani e Appia Antica, Prataporci, Pantano Secco, Gabi, Fosso Malafede e Passetano.

Aree agricole interessate: l'asse attraverserebbe parchi come la Riserva di Decima - Malafede che ha un insediamento produttivo di agricoltura biologica, l'Appia Antica, le aree San Marco e Fontana Candida del vino Frascati Doc e Frascati superiore Docg e i terreni di Fioranello e Divino Amore, zona di pascolo per la produzione del pecorino romano Dop.

Iter procedurale. Il progetto trova le sue origini già nel 2004 nell'ambito delle reti TEN - T. Nel piano decennale 2003 - 2012 dell'ANAS si trova la nuova struttura anulare di cui questo progetto costituisce una parte rilevante. L'imponente infrastruttura venne inserita nel 2008 tra le cento opere da realizzare dall'allora governo Berlusconi. Nel marzo 2010 il Comune di Roma inserisce la proposta nel Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (in quell'ambito veniva chiamato Pedemontana). Lo scorso 12 luglio si è tenuta la seconda conferenza dei servizi al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il piano è ambizioso tanto che al tavolo sono stati coinvolti 38 soggetti tra i quali tre dicasteri (Trasporti, Beni culturali e Ambiente), otto comuni, Regione Lazio e Provincia di Roma, l'Aeronautica militare, l'Autorità bacino del Tevere e i vertici del parco regionale dell'Appia Antica.

Crono- programma dell'opera. I tavoli tecnici saranno chiusi a dicembre quando si concluderà la fase di concertazione. Nel 2013 partirà la gara d'appalto. Nel 2014 progetto definitivo e procedura approvata. Nel 2015 conclusione procedura e redazione progetto esecutivo. E i lavori dovrebbero partire nel gennaio del 2016 per concludersi dopo 3 anni nel 2019.

Soggetti proponenti: Roma Intermodale, un consorzio creato da 4 partners: Aeroporti di Roma, Anas, Agenzia Roma servizi per la mobilità e Rete Ferroviaria Italiana.

Costo dell'opera. Una spesa complessiva di un miliardo e 660 milioni di euro. Insomma una spesa, almeno secondo la previsione attuale, di circa 48milioni di euro al chilometro. La Comunità Europea decise di cofinanziarla nel giugno del 2009 con 406.160.000 euro.

Raccordo bis: se lo conosci ti opponi!

Le ragioni della nostra opposizione.

Purtroppo come al solito, non si coinvolgono i cittadini, né direttamente né attraverso le strutture amministrative di prossimità, in scelte strategiche così importanti per il loro territorio, cercando di porli di fronte al fatto compiuto. Eppure sono tante le ragioni per cui gli abitanti di questa bella e sfortunata città dovrebbero essere ascoltati.

Mobilità.

A fronte degli enormi costi annunciati, l'obiettivo principale dell'opera, una migliore accessibilità all'aeroporto di Fiumicino, è di scarsa utilità per gli abitanti dell'hinterland sud est di Roma, per i quali piuttosto servirebbero infrastrutture di trasporto pubblico per migliorare l'accessibilità da e per l'area metropolitana nel suo complesso. Al contrario invece il progetto appare finalizzato all'uso dell'automobile e quindi della rete autostradale a pedaggio. Sarebbe certamente più utile allo scopo di dare una risposta al pendolarismo impiegare le risorse ipotizzate, invece che per questa autostrada, per il potenziamento della rete ferroviaria.

Liberare dal traffico il GRA è di dubbia risoluzione senza affrontare la situazione delle consolari romane, ormai al collasso e incapaci di ricevere nuovi flussi automobilistici; anzi con quest'opera a causa del numero limitato di svincoli, solo sei, si incanalerebbe in alcune consolari, come ad esempio la Tuscolana e l'Anagnina, una quantità enorme di traffico con il risultato di aggravare ulteriormente la situazione.

Il presupposto di base, su cui viene sviluppato il progetto, di un aumento esponenziale nei prossimi anni del traffico sul Raccordo Anulare, appare del tutto ipotetico e poco credibile in questi anni di feroce crisi economica e seppure fosse provato dovrebbe ragionevolmente spingere verso tutt'altra direzione rispetto a quella di un ulteriore sviluppo del traffico su gomma. In proposito è notizia di questi giorni che i transiti in autostrada sono diminuiti del 6,2%.

L'intento della intermodalità, tanto sbandierato nei documenti relativi all'opera autostradale, nel progetto è assente visto che, almeno per quanto riguarda il territorio del 10° Municipio, non vi è alcun collegamento con il trasporto pubblico su ferro. Il progetto appare anche superato nella finalità di assicurare un collegamento veloce tra Corridoio Tirrenico e Autostrada Milano - Napoli dalla prossima realizzazione della bretella tangenziale Cisterna – Valmontone a sud e di quella Orte – Civitavecchia a nord.

Urbanistica.

Da un punto di vista urbanistico il progetto appare realizzato sulla base di carte superate negli ultimi anni da una travolgente espansione edilizia, per cui lì dove sono indicate aree agricole in molti casi oggi ci sono aree edificate. Si occupano aree a servizio dei quartieri vecchi e nuovi, per esempio l'area dove dovrebbe sorgere lo svincolo di Anagnina -Tuscolana è un'area che il NPRG destina a *verde pubblico e a servizi pubblici di livello locale* e fa parte della Rete Ecologica come componente di completamento della stessa a servizio di quartieri di prossima edificazione quali il piano di zona Anagnina 1, l'E1 Anagnina, il piano particolareggiato n. 35.

Ambiente.

Si tratta d'un'opera che avrebbe anche pesanti ricadute ambientali perché incentivare i cittadini di Roma e Provincia ad utilizzare il mezzo privato produrrebbe solo così ulteriore traffico, aumento del consumo di carburanti da fonti fossili, inquinamento da CO₂ e polveri sottili con conseguente peggioramento della qualità della vita degli abitanti dei territori interessati.

Inoltre l'autostrada attraverserebbe, stravolgendole irrimediabilmente, parchi e zone pregiate dell'Agro Romano.

Esiste pure la concreta possibilità, come dichiarato nella relazione di sintesi del progetto preliminare, che tale opera interferisca attraverso i suoi corridoi in sotterraneo con la falda profonda e quindi con le sorgenti della zona di Capannelle, danneggiando così il fragile e già compromesso sistema idrogeologico dei Colli Albani.